

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA PODNIKOHOSPODÁŘSKÁ

Analýza kooperace dopravce a možné návrhy řešení

Analysis of Cooperation between Carrier and Potential Proposals of Improvements

Student: Lucie Prokopová

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Macurová Pavla, CSc.

Ostrava 2010

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra podnikohospodářská

Zadání bakalářské práce

Student: **Lucie Prokopová**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **6208R020 Ekonomika podniku**
Specializace: **00 Ekonomika podniku**
Téma: **Analýza kooperace dopravce a možné návrhy zlepšení**
Analysis of Cooperation between Carrier and Potential Proposals of Improvements

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska
 3. Analýza stávajícího stavu
 4. Návrh a doporučení
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

HORÁKOVÁ, H.; KUBÁT, J. *Řízení zásob: logistické pojetí, metody, aplikace, praktické úlohy*. 3. vyd. Praha: Profess Consulting, 1998. 236 s. ISBN 80-85235-55-2.
EMMETT, S. *Řízení zásob: jak minimalizovat náklady a maximalizovat hodnotu*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2008. 298 s. ISBN 978-80-251-1828-3.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Pavla Macurová, CSc.**

Datum zadání: 20.11.2009

Datum odevzdání: 07.05.2010




prof. Ing. Zdeněk Mikoláš, CSc.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Mistopřísežně prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci vypracovala samostatně.

V Ostravě dne 6. 5. 2010

Lucie Prokopová

.....
jméno a příjmení studenta

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Teoretická východiska	2
2.1	Pojem a cíle logistiky	2
2.2	Logistický, přepravní a dodavatelský řetězec	3
2.3	Dopravní systém, přeprava.....	5
2.4	Poskytování logistických služeb	8
2.5	Skladování v distribuční síti.....	13
2.6	Pojištění v distribuční logistice	16
2.7	Logistické výkony a náklady	17
2.8	Norma ISO 9001	22
2.9	Měření výkonnosti podniku	22
3	Analýza stávajícího stavu	25
3.1	Mateřská společnost – skupina Geis	25
3.2	Představení firmy Geis CZ, s. r. o.	26
3.3	Představení firmy General Parcel Čechy, s. r. o.	32
3.4	Účel kooperace firem Geis CZ a General Parcel Čechy	35
3.5	Popis průběhu obchodní případu v rámci kooperace	36
3.6	Kalkulace nákladů General Parcel Čechy	39
3.7	Vyhodnocení finanční výkonnosti General Parcel Čechy	45
4	Návrh a doporučení.....	49
5	Závěr.....	51
	Seznam použité literatury	52
	Seznam zkratk	
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
	Seznam grafů, obrázků, tabulek	
	Přílohy	

1 Úvod

V mé bakalářské práci s názvem *Analýza kooperace dopravce a možné návrhy řešení* se budu cíleně zabývat spoluprací mezi spediční firmou Geis CZ, s. r. o. a dopravní firmou General Parcel Čechy, s. r. o.

Geis CZ, s. r. o. vznikla začátkem roku 2002 fúzí několika logistických firem, a již dosáhla značného postavení na trhu, na kterém vyniká svými logistickými a přepravními službami. Tato společnost je úspěšná nejen díky své dobré pověsti a fungování, ale také díky spolupráci se svými dopravními partnery.

Jedním z parterů a také sesterskou společností je nadnárodní společnost General Parcel Čechy, spol. s. r. o., firma byla založena v roce 1994 a nyní patří k významným poskytovatelům balíkové logistiky na vysoké úrovni.

Tyto dvě zmíněné firmy patří k největším přepravním a logistickým společnostem v České republice.

Doprava se dá obecně popsat jako proces charakterizovaný pohybem osob a věcí v prostoru a čase. Přeprava představuje produkt dopravy neboli užitečný výsledek dopravní činnosti, kdy se jedná o vlastní přesun osob nebo věcí dopravními prostředky.

Doprava (přeprava) je jedna z mnoha aktivit spadající do četné škály služeb spjatých s logistikou.

Logistika se nedá definovat přímo a přesně, ale zjednodušeně se dá říci, že se jedná o pohyb produktů, zboží či materiálů, z místa vzniku do místa poptávky konečného spotřebitele.

Na začátku analýzy stávajícího stavu se budu věnovat základnímu představení spediční firmy společně s hlavní činností a s poskytovanými službami. Následně se zaměřím na sesterskou společnost General Parcel Čechy, která bude taktéž představena.

Cílem bakalářské práce je vyhodnocení vzájemné spolupráce spediční společnosti Geis CZ a jejího dopravního partnera General Parcel Čechy. Podstatou bude objasnění průběhu obchodního případu, který zobrazí základní úkony obou společností v rámci jejich spolupráce a výhodnost tohoto konání. Budu se snažit nalézt případný problém a také se budu snažit objevit vhodná řešení nežádoucího stavu, který může být v této kooperaci odhalen. Dalším východiskem při posuzování spolupráce bude provedení analýzy finanční výkonnosti dopravní firmy s výsledným efektem zobrazující, zda je stěžejní dopravní partner firmy Geis CZ i nadále finančně spolehlivý a věrohodný, popř. navrhnout možná opatření, která budou směřovat ke zlepšení finančního stavu dopravní společnosti.

2 Teoretická východiska

V teoretické části své práce budu usilovat o správné vysvětlení logistiky, logistického řetězce, dopravního systému i přepravy, logistických nákladů a výkonů a dalších důležitých aspektů v rámci zadaného tématu.

2.1 *Pojem a cíle logistiky*

Se slovem logistika se lidé setkávali již v dávné minulosti. Původ tohoto výrazu můžeme hledat ve Starém Řecku, odvozeno od logistikon = důmysl, rozum nebo logos = slovo, řeč, myšlenka.

Největší pozornost si logistika zasloužila v průběhu 2. světové války. Narůstaly potřeby i požadavky týkající se správného a včasného dodávání zásob prostřednictvím logistického řízení. Vše, co ve válce fungovalo, se v pozdější době aplikovalo do prostého života. Tato transformace se týkala také logistiky, což mělo za následek počátek tzv. hospodářské logistiky. Zásadní změna, která v této oblasti nastala, byl přechod zájmů z trhu výrobce na trh zákazníka, který sděluje své požadavky trhu a ten se na ně prostřednictvím výrobců snaží aktivně reagovat.

Úloha i význam logistiky je vysoký a stále roste s vlivem globalizace. V současnosti má logistika velký podíl na zlepšování zákaznického servisu, snižování nákladů apod., z čehož vyplývá, čím lepší logistická strategie, tím vyšší konkurenční výhody a zvyšování ziskovosti.

Pojem logistika

Logistika je obor, který se v ekonomickém i spotřebním světě uplatňuje v odlišných typech společností a organizací a má vliv na životní úroveň. Majorita lidí dnes zastává obecné mínění, že logistika je nauka řešící veškeré problémy v různých oblastech humánního života. Neexistuje jednotná definice pojmu logistika, je jich celá řada.

Logistika je systémová disciplína, která se věnuje celkové optimalizaci, koordinaci a synchronizaci všech aktivit, jejichž propojení je důležité k dosažení daného konečného (synergického) efektu, viz Pernica (2005).

„Logistika představuje strategické řízení funkčnosti, účinnosti a efektivity hmotného toku surovin, polotovarů a zboží s cílem dodržet časové, místní, kvalitativní a hodnotové parametry požadované zákazníkem. Jeho nedílnou součástí je informační tok propojující

vzájemně logistické články od poskytování produktů zákazníkům (zboží, služby, přeprava, dodávky) až po získání zdrojů,“ jak tvrdí Štůsek (2007, str. 4).

Z ekologického hlediska je nutností zabývat se likvidací a recyklováním obalů, neboť i tato konečná fáze po dodání zboží je objektem zájmu logistického řízení.

Cíle logistiky

V logistickém řízení se nejprve musí určit logistické cíle, které vycházejí z podnikové strategie nebo z celkových cílů podniku, jedná o dílčí cíle podniku.

Logistickým cílem je vždy, v rámci dané činnosti logistiky, optimalizace logistických výkonů s jejich složkami – úroveň logistických služeb a náklady. Zjednodušeně se dá tedy říci, že logistické cíle představují překonávání prostoru a času při žádoucím splňování požadavků a potřeb po výrobcích či službách. Konkrétně to znamená, že zmiňovanými cíli se rozumí dosahování logistických služeb na vysoké úrovni při přijatelné výši nákladů v rámci všech zapojených článků.

2.2 Logistický, přepravní a dodavatelský řetězec

Pojem řetězec vychází z obsahového základu slova, který znázorňuje chod daných kroků.

Logistický řetězec

„Vytváření logistických řetězců představuje základní kámen aplikace logistiky do řízení podnikových procesů. Právě logistické řetězce jsou integrujícím prvkem řízení podnikových procesů, zajišťující pohyb materiálů a hmotných produktů od získávání surovin až po finální spotřebu. Tuto hmotnou stránku doplňuje řízení nehmotné stránky spojené s přenosem informací potřebných pro řízení celého integrovaného systému,“ jak tvrdí Štůsek (2007, str. 31).

Důležité je, uvědomit si, že z hlediska řízení logistických řetězců je rozhodující výkon na konci řetězce a optimalizace celého řetězce.

Logistická místa styku vznikají mezi prvky na hranicích systémů spadajících do logistických řetězců a dle Líbala, Kubáta a kol. (1994) mohou mít různou povahu:

- právní (podniky, stát),
- ekonomickou (útvary, divize),
- organizační (hranice zodpovědnosti jednotlivých pracovníků),

- informační (hardware, software),
- fyzickou (parametry manipulačních, skladovacích, dopravních systémů).

Prvky objevující se v systémech logistických řetězců dělíme na aktivní prvky (prostředky pro manipulaci) a pasivní prvky (hmotné i nehmotné předměty uvnitř řetězců).

Přepravní řetězec

Uvnitř logistického řetězce probíhají procesy (v rámci hmotných toků), které tvoří tzv. hodnototvorný proces. Zde je začleněna také doprava, neboť je schopna přemísťovat produkty na místo určení. V nákladní dopravě se logistický řetězec nazývá jako tzv. přepravní řetězec. Přepravní řetězec je tvořen návazností dopravních prostředků včetně míst, ve kterých dochází k nakládání, vykládání, popř. překládání obsahu vozidel, při snaze dosáhnout nejvýhodnějšího výkonu s minimálními náklady.

Dodavatelský řetězec

„Dodavatelský řetězec znamená proces, který sjednocuje, koordinuje a řídí pohyb zboží a materiálů od dodavatele přes odběratele ke konečnému spotřebiteli v přiměřeném časovém horizontu,“ jak tvrdí Emmett (2008, str. 9).

Základem je dosahovat svým vlastních zájmů a cílů, aniž by docházelo k poškozování jiných účastníků na trhu. Důležitá je správná a pružná komunikace, důvěra a také ctění rovnosti mezi dodavateli a partnery, aby docházelo ke zkvalitnění úrovně kooperace.

Kooperace je jednou z možností podnikových strategií, která může přinášet vyšší konkurenceschopnost podnikům, udržení se na trzích, snižování nákladů, rychlejší rozvoj firem apod. Je charakteristická tím, že se jedná o dobrovolnou spolupráci, podnikům zůstává právní i hospodářská samostatnost.

Existuje celá řada forem kooperace. Jednou z nich je i fúze. Fúze je vyjádřená úzkým partnerským vztahem, jehož důsledkem je vznik nového podniku dobrovolným spojením dvou nebo více firem.

Nezbytné je, ujasnit si pojem mateřská a dceřiná společnost, neboť v analýze stávajícího stavu se s tímto konceptem setkáme. Jedná-li se o ovládající společnost, jde o společnost mateřskou a společnost ovládaná je společnost dceřiná. Dalším termínem, který v kooperaci v rámci aplikační části vznikne, je pojem sesterská společnost. Jedná se o společnost, která není dceřinou společností, ale přidruženou společností s významným vlivem.

Výsledkem výhodné kooperace je tzv. synergický efekt. Tento efekt bývá obvykle větší nebo lepší než součet individuálních efektů ze samostatného působení jednotlivců vstupujících do kooperace.

2.3 Dopravní systém, přeprava

Dopravní a přepravní systémy mají významnou roli v oblasti logistického působení a jsou součástí ekonomického systému každého státu.

Jestliže jsou produkty na trh dodávány v přesném znění dle určité objednávky, zvyšuje se tím přidaná hodnota pro zákazníka a také úroveň zákaznického servisu.

Dopravní, přepravní servis by měl být proto vyznačován nejdůležitějšími charakteristikami, ke kterým patří spolehlivost, rychlost a správné pokrytí trhu. Pro zákazníky je také podstatná pružnost a schopnost řešit problémy týkající se možných ztrát či poškození.

Základní pojmy z oblasti dopravní logistiky

Pro následující interpretaci je důležité upřesnit si používanou terminologii.

Následující základní pojmy jsou čerpány od Líbala, Kubáta a kol. (1994):

- Dopravce je právnická nebo fyzická osoba (často vlastník dopravních prostředků) vykonávající takové činnosti, kterými dochází k realizaci pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách.
- Přepravce je název pro odesílatele anebo příjemce zboží, který požaduje od dopravce přemístění věcí (zboží) nebo osob. Jedná se tedy o zákazníka dopravce neboli spotřebitele dopravních resp. přepravních služeb.
- Zasílatel (speditér) je právnická nebo fyzická osoba, která se na základě sepsané smlouvy zavazuje přepravci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu a přepravce se zavazuje k tomu, že zasílateli za jeho úkon zaplatí sjednanou částku.
- Dopravní prostředek je technický prostředek, kterým se uskutečňuje přemísťování věcí nebo osob z jednoho místa do druhého (např. automobil, loď, letadlo).
- Přepravní prostředek je unifikovaný technický prostředek používaný v dopravě pro kompletaci více zásilek (např. kontejner, paleta). Tyto prostředky mohou splňovat také další funkce, a to funkci manipulačních prostředků, které se používají pro činnosti, které s vlastním přemístěním přímo nesouvisí.

- Logistika v dopravě znamená využití metod k tomu, aby dopravce nebo zasílatel zajistil přemístění věcí nebo zboží ve správném čase na správné místo s požadovanou kvalitou služeb a s potřebnými informacemi.

Přemísťovací proces má obdobu výrobního procesu. Jedná se o sérii úkonů a činností, jejichž provedením dochází k přemísťovací činnosti dopravy.

Existují tzv. dvě stránky přemísťovacího procesu:

- dopravní proces (přesun dopravních prostředků),
- přepravní proces (vlastní přesun věcí nebo osob).

Dělení dopravy

Dopravu je možno klasifikovat podle různých hledisek. Podle Sixty, Mačáta (2005) uvedu pouze hlediska, která se vážou k danému tématu, z čehož vyplývá následující členění:

- podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků (nejčastější členění) na:
 - železniční (kolejovou),
 - silniční,
 - leteckou,
 - vodní (vnitrozemskou, námořní),
- podle obsluhovaného území na:
 - vnitrostátní a
 - mezinárodní,
- podle velikosti záсылky na:
 - celovozovou a
 - kusovou,
- podle pravidelnosti na:
 - pravidelnou a
 - nepravidelnou,
- podle prostředí, ve kterém je realizována na:
 - pozemní,
 - podzemní,
 - vodní
 - vzdušnou a
 - kosmickou,
- a případně i podle dalších, méně významných, hledisek.

Deskripce čtyř druhů dopravy a nejdůležitější dokumenty

Tabulka 2.1 popisuje základní charakteristiky čtyř typů dopravy a je vhodná pro snazší orientaci.

Tabulka 2.1 Vlastnosti vybraných druhů dopravy. Zdroj: Sixta, Mačát (2005, str. 166).

DOPRAVA	Nákladovost	Rychlost	Pružnost	Kvalita	Frekvence
Silniční	V	V	VV	S	VV
Železniční	N	S	N	VN	N
Vodní	VN	VN	N	S	N
Letecká	VV	VV	V	V	N

Vysvětlivky:	VV... velmi vysoká	V... vysoká	S... střední
	VN... velmi nízká	N... nízká	P... plynulá

Při zabezpečování dopravních služeb je důležité porovnávání vlastností jednotlivých druhů dopravy a optimální výběr dopravy. Z uvedené tabulky se dá zjistit, že každý z těchto typů dopravy má své přednosti i nedostatky.

K nejrozšířenější dopravě patří **silniční automobilová a nákladní doprava (přeprava)**.

„Silniční nákladní přeprava patří k celosvětově k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům,“ jak tvrdí Novák a kol. (2005, str. 180).

Využívá se hlavně při zajištění přepravy různých druhů zboží na jakékoli přepravní vzdálenosti. Další nepostradatelnou výhodou silniční dopravy (přepravy) je flexibilita, univerzálnost a možnost širokého pokrytí světového přepravního trhu. K nedostatkům patří nízká kvalita a vysoká nákladovost.

Druhým nejvýznamnějším typem dopravy je **železniční doprava (přeprava)**. Doprava (přeprava) po železnici je vhodná pro rozsáhlé dodávky přepravované na větší vzdálenosti. K přednostem patří nezávislost na počasí, poměrně nízké náklady i schopnost rychlejšího průjezdu městem. Hlavním nedostatkem je neschopnost určení doby dodání. Tento problém by měl být v současné době vyřešen zaváděním pravidelných nákladních vlaků.

Vodní dopravu (přepravu) dělíme na vnitrozemskou neboli říční a námořní, která patří k nejrozšířenější a nejsložitější oblasti lidské práce související s přemísťováním různých nákladů. Tato doprava patří v dnešní době k nejlevnější a využívá se hlavně tehdy, jestliže

nezáleží na rychlosti přepravy. Je pravděpodobné, že vodní vnitrozemská doprava nikdy nezíská lepší postavení v důležitosti, neboť Česká republika je velmi omezená nedostatkem splavných vodních cest. V mezinárodní přepravě je to opačně, zde význam a vývoj stále vzrůstá.

Letecká doprava (přeprava) je stále ještě považována za nadstandardní službu. Ale v poslední době v ČR tento druh dopravy zažívá značný rozmach. Poskytuje spolehlivý a bezpečný servis s vysokou rychlostí přesunu věcí nebo osob. Samozřejmě, že i tento typ dopravy není zcela dokonalý, z ekologického hlediska je i letecká doprava nevhodná např. vysokou hlučností.

Dalším druhem přepravy je tzv. **multimodální přeprava**, jedná se o přepravu, která používá k přemístění zboží minimálně dva druhy dopravy. Jednou z hlavních výhod multimodální přepravy je zvýšení úspornosti, kvality a flexibility manipulačních úkonů. Nejrozsáhlejším typem multimodální přepravy je přeprava kontejnerová, v níž jsou výchozím prvkem kontejnery, které podléhají stanoveným kritériím a parametrům.

Kontejnery se také mohou klasifikovat podle Nováka, Pernicy, Svobody, Zeleného (2005) na:

- univerzální,
- open – top (s otevřeným vrchem),
- výsypné,
- bulk (pro suchý hromadný substrát),
- plošinové,
- nádržkové (kontejnery s vestavěnou cisternou),
- izotermické (bez chladicího agregátu) a
- chladicí (s různě výkonnými chladicími/temperujícími agregáty) atd.

2.4 Poskytování logistických služeb

Poskytovatelé logistických služeb jsou nejčastěji specializovaní externí partneři, kteří se zapojují do logistických řetězců a poskytují svým klientům služby jako je doprava, skladování, balení, kompletace dodávek apod.

Poskytovatelé logistických služeb se hodnotí především podle kvality služeb, kvality pracovníků, ceny a podle zkušeností v dané oblasti podnikání.

Zasílatelské služby

Zasílatelství (spedice) je činnost, v níž zasílatel zajišťuje přepravu věcí za odměnu. Na trhu se dá zasílatel označit za zprostředkovatele, neboť právě on zprostředkovává přepravní služby u dopravních firem (dopravců). Základem příkazu k přepravě je zasílatelská smlouva.

„Prostřednictvím této smlouvy se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí a příkazce se mu za to zavazuje zaplatit odměnu,“ jak tvrdí Novák, Pernica, Svoboda, Zelený (2005, str. 271).

Zasílatel zodpovídá pouze za obstarání přepravy ne za její provedení, za tuto činnost nese zodpovědnost dopravce.

Přeprava se ale nejčastěji uskutečňuje na základě smlouvy o přepravě věcí, tzv. smlouva přepravní, ve které vystupují dopravce, odesílatel a příjemce. Dopravce je ten, který provádí přepravu zásilky, odesílatel (objednatel) předává zásilku dopravci k jejímu přesunu a příjemce (přepravce) je subjekt, kterému je zásilka určena.

Z pravidla v mezinárodních obchodech jsou práva a povinnosti těchto subjektů upraveny mezinárodními obchodními podmínkami INCOTERMS 2000 představující tzv. dodací doložky zahraničního obchodu (příloha č. 1), které neupravují přímo vztah dopravce a přepravce, ale prodávajícího a kupujícího.

Majorita zasílatelských firem ve světě včetně České republiky provádí své služby v oblasti nákladní silniční dopravy a přepravy, zejména v MKD, viz Novák, Pernica, Svoboda, Zelený (2005).

Nepatří zde pouze celovozová přeprava, ale i kusová. V silničním zasílatelství existuje tzv. sběrná služba (SBS), která slouží k rychlému přesunu právě kusových zásilek.

„Jejím základem je svoz kusových zásilek od různých odesílatelů do tzv. sběrných center. Zde dochází ke konsolidaci (sdružování) zásilek. Pak následuje celovozová přeprava do cílového sběrného střediska a následná dekonsolidace (rozduřování) těchto zásilek a jejich rozvoz k příjemcům,“ jak tvrdí Novák a kol. (2005; str. 320).

Poskytovatelé logistických služeb (3PL)

Poskytovatelé logistických služeb realizují logistické služby na úrovni individualizovaných přepravních, skladových a dalších služeb. Jsou schopni převzít a uskutečnit celý logistický řetězec, orientovaný na nákladové úspory svého klienta a dále mu poskytují informace o zásilce na cestě, konsolidaci a dekonsolidaci zásilky, viz Pernica (2005).

Poskytovatelé kurýrních, expresních a balíkových služeb

V této oblasti zasílatelé (speditéři) kooperují s řadou svých dopravců, právě poskytovatelů kurýrních, expresních a balíkových služeb prostřednictvím komunikačního a informačního systému. Tato spolupráce musí mít jasně stanovená pravidla a hranice, aby kooperace byla co nejpružnější a nejkvalitnější.

Poskytovatelé těchto služeb doručují malé zásilky, resp. balíky nebo kusové zásilky včetně poskytování souvisejících služeb, a to buď na standardní úrovni všem zákazníkům, anebo na individualizované, specifické a komplexní úrovni, viz Pernica (2005).

Dopravní infrastruktura

Soubor dopravních cest a jejich vybavení představuje dopravní infrastrukturu jednotlivých států.

Růst investic do oblasti dopravní infrastruktury neustále roste, hlavně ze dvou důvodů:

1. zrychlení tempa poptávky po dopravě oproti rychlosti rozvoje kapacity a kvality dopravy,
2. zvětšení úspory času.

Infrastruktury jednodušších druhů dopravy se propojují a tvoří dopravní infrastrukturu státu a hrají svou roli v globalizaci, je proto logické, že by dopravní infrastruktura měla být provozována komplexně a podléhat zaručenému investičnímu režimu, nejen z hlediska priorit ale také z hlediska financování, viz Novák, Pernica, Svoboda, Zelený (2005).

Obecné zásady odrážející se v poskytování dopravních služeb

Instituce, které poskytují služby v oboru dopravy, musí dodržovat předpisy a obecné zákonitosti. Jedná se zejména o respektování platných zákonů, placení dálničních poplatků nebo mýtného za oprávnění využívat zpoplatněné úseky pozemní komunikace a sledování cen pohonných hmot.

Platné zákony

Při poskytování přepravních služeb dochází k přemísťování zásilek především skrze vnitrozemskou silniční dopravu, která je upravena v právním předpise - zákoně o silniční dopravě. Ve vnitrostátní dopravě tento zákon ukládá dopravcům ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku stanovené mezinárodní úmluvou, která stanovuje povinnosti řidičům v mezinárodní silniční dopravě.

Nejdůležitější právní předpisy, které se vztahují k dopravnímu sektoru shodně se serverem Ministerstva dopravy „mdcr.cz“, jsou:

- legislativa týkající se silniční dopravy:
 - zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
 - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů,
 - zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla),
 - zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- legislativa týkající se železniční dopravy:
 - zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách,
- legislativa týkající se vodní dopravy:
 - zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě,
 - zákon č. 65/1952 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů,
- legislativa týkající se letecké dopravy:
 - zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Mýtné v České republice

Internetový server Ministerstva dopravy „mdcr.cz“ konstatuje, že se v České republice nachází určité úseky dálnic i rychlostních silnic, které jsou zpoplatněny. Poplatkem se vyznačuje částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu zpoplatněné pozemní komunikace. Běžnějším způsobem zpoplatnění silniční infrastruktury je mýtné (výkonové zpoplatnění). Rozdíl je ten, že poplatky jsou stanoveny na základě doby, po kterou je předplaceno právo užívání zpoplatněných pozemních komunikací, mýtné se stanoví v závislosti na skutečně ujeté vzdálenosti.

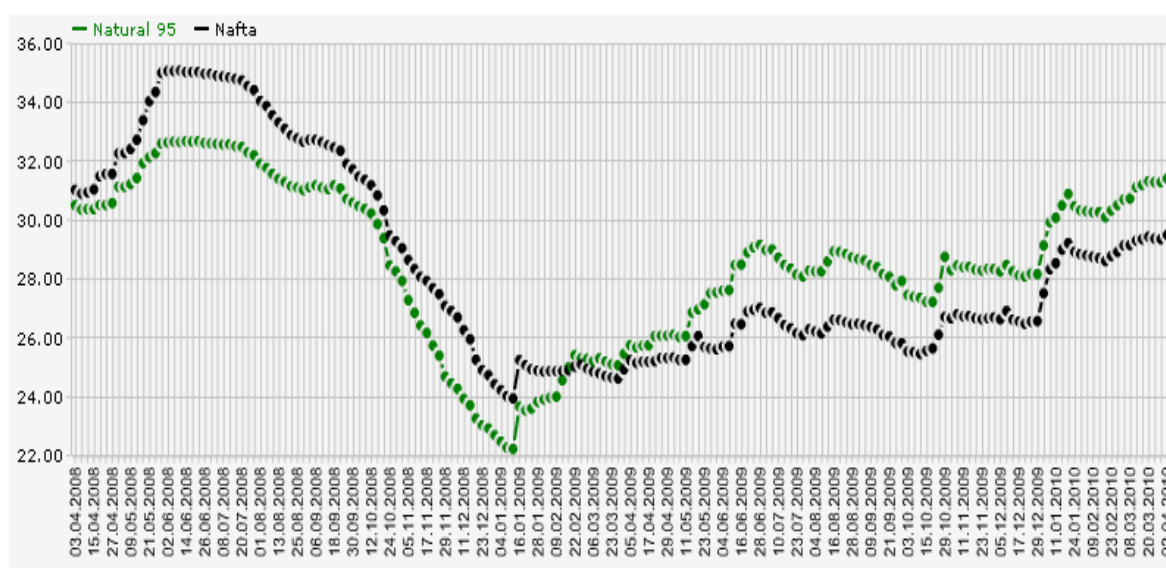
Mýtné představuje určitou placenou částku za jízdu vozidla mezi dvěma body na pozemní komunikaci. Tato částka je stanovena podle ujeté vzdálenosti a podle typu vozidla. V minulosti bylo mýtné vybíráno na dálnicích manuálně, což vyžadovalo výstavbu rozsáhlých mýtných stanic. V současné době se od tohoto tradičního výběru upouští a nahrazuje se elektronickými systémy, každé vozidlo nad 3,5 t musí mít v dnešní době pro placení mýtného tzv. palubní jednotku, která není přenosná na jiné vozidlo.

Cena pohonných hmot

Na finančním portálu „kurzy.cz“ je zachycen pohyb cen benzínu a nafty. Ceny pohonných hmot jsou stanovovány prodejními cenami rafinérií, k nimž jsou připočítány marže prodejců pohonných hmot. Na pohonné hmoty se vztahuje povinnost vyplácet spotřební daň, která společně s daní z přidané hodnoty představuje nadpoloviční část konečné ceny pohonných hmot.

Graf 2.1 Pohyb cen pohonných hmot za poslední dva roky.

Zdroj: <http://www.kurzy.cz/komodity/index.asp?A=6&od=3.4.2008&MAXROWS=50>
[cit. 2010-04-02].



Graf 2.1 líčí změny cen pohonných hmot, přesněji benzínu Natural 95 a Nafty (nejběžněji spotřebovávané druhy pohonných hmot) za poslední dva roky – duben roku 2008 až duben roku 2010.

Od doby největšího poklesu cen pohonných hmot, leden 2009, v České republice ceny neustále stoupají, neboť dochází ke zvýšení cen ropy na světových trzích. K ostatním faktorům ovlivňující růst cen patří vyšší daně.

Česká republika patří k nejdražším zemím ve střední Evropě, v porovnání je cena na českých benzínových pumpách druhá nejvyšší, hned za Německem.

Oproti loňskému srpnu ceny rapidně vzrostly již o 6 Kč / litr a co víc, podle expertů a finančních analytiků se zlepšení neočekává, naopak v létě tohoto roku se bude jezdit ještě draž.

Doprava a ekologie

Ve vztahu doprava a ekologie je nezbytná podpora vývoje dopravních systémů tak, aby výsledné efekty byly příznivé k životnímu prostředí.

Celkové emise oxidu uhličitého z dopravy neustále stoupá. Na tomto vývoji má zásadní podíl:

- individuální automobilová doprava, která se na něm podílí 44%,
- silniční nákladní doprava (30%) a
- ostatní druhy (veřejné) dopravy (dohromady 26%).

Při snaze zlepšování stavu životního prostředí je tedy potřeba podporovat rozvoj těch druhů dopravy, které jsou příznivější životnímu prostředí, například podporovat kombinovanou dopravu v oblasti nákladní dopravy s cílem přispět k hospodárnějšímu a ekologičtějšímu přístupu k dopravě.

A co se týče celkové hlukové zátěže obyvatel České republiky, hluk z dopravy se na ní podílí většinovým procentem. Tento problém se neustále řeší, například u vývoje dopravních prostředků se dbá na odstranění nebo snížení tohoto negativního jevu způsobující například únavu, snížení pracovní aktivity a podobně.

2.5 Skladování v distribuční síti

„Zásoby chápeme jako bezprostřední přirozený prvek ve výrobních i distribučních organizacích. Zásobami rozumíme tu část užitných hodnot, které byly vyrobeny, ale ještě nebyly spotřebovány,“ jak tvrdí Horáková (1998, str. 67).

Zásoby v distribučním kanálu

Distribučním kanálem se rozumí soubor zprostředkovatelů, kteří v daném odvětví zaručují pohyb produktů od výrobce ke spotřebiteli. Do distribučního kanálu se řadí:

- dopravní zásoby = zboží na cestě; dopravní čas začíná naložením zásilky a končí po přijetí a uskladnění u adresáta,

- zásoby v distribučních skladech = obchodní zboží; množství zásob je silně redukováno a dodací lhůty jsou v tomto profilu skladu zkráceny.

Řízení zásob

„Řízení zásob je metodou, jak řídit tok výrobků v dodavatelském řetězci a dosáhnout požadované úrovně služeb za přijatelnou cenu. Pohyb a tok výrobků jsou klíčové koncepty v řízení zásob (a rovněž v celém dodavatelském řetězci), neboť když se tok zastaví, přidá se hodnota (pokud ovšem skladovaný výrobek není ten, který získává na hodnotě dlouhodobě),“ jak tvrdí Emmett (2008, str. 43).

Zásobování, ač jedna z nejdůležitějších aktivit podniku, má své kladné ale i záporné stránky. Z hlediska pozitiv zásoby umí zajistit plynulost výrobního procesu a kryjí nepředvídané situace. K negativům patří např. riziko nevyužití zásob.

Zásoby jsou zachyceny na straně aktiv, tudíž zlepšují účetní rozvahu podniku. Ale na druhé straně sebou přinášejí vznik nákladů, což se objevuje v dalších důležitých účetních výkazech – výkaz zisku a ztráty, cashflow. Proto jedním z cílů řízení zásob je nalezení rovnováhy mezi vynaloženými náklady na skladování a cenou požadovanou za poskytované služby.

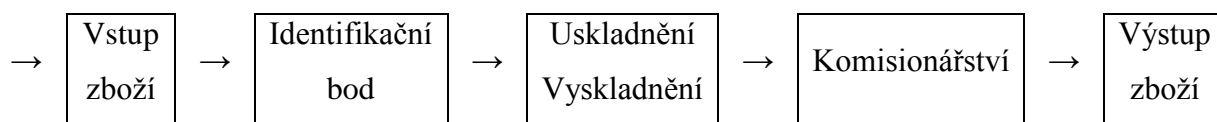
Výkonné řízení zásob má vliv na rentabilitu podniku. Snahou je zvyšování rentability, tím že budou snižovány náklady nebo zvýšením prodeje.

Skladování

Skladová logistika se zabývá následnou problematikou:

- nutnost vytvoření skladu,
- jeho umístění a funkce,
- způsob hospodaření,
- sortiment skladu,
- optimální skladovací a manipulační systémy,
- informační systém a
- logistika nákupu.

Skladování samo o sobě patří k důležitým činnostem logistického systému, tvoří tzv. spojovací článek mezi výrobcí a spotřebiteli.



Obrázek 2.1 Systém skladovací činnosti. Zdroj: Sixta, Mačát (2005, str. 131).

Mezi základní činnosti skladu patří:

- příjem zboží,
- doplnění zboží,
- uskladnění, vyskladnění,
- komisionování (kompletace dodávek),
- překládka zboží (cross – docking),
- expedice zboží.

Skladovací činnosti mají svá hlediska, o kterých musí být rozhodnuto, a to:

- vybavenost a umístění skladovacích prostorů,
- centralizace,
- vlastní nebo cizí sklady.

Skladování může probíhat různými způsoby, které mají vliv na vzájemné vztahy mezi jednotlivými činnostmi podniku nebo jednotlivými články v kooperaci.

Náležitý vztah mezi skladováním a přepravou se dá využít k úspoře přepravních nákladů.

Vlastní sklad versus distribuční centrum

Sklad versus distribuční centrum – existencí těchto dvou pojmů vznikají dvě rozlišné pojetí. Ve skladech se skladují jakékoli výrobky nebo polotovary s cyklem příjmu, uskladnění, expedicí a nakládkou, ale v distribučních centrech se udržuje pouhá minimální zásoba poptávaných výrobků procházející přejímkou a expedicí.

Další rozdíl je dán tím, že při skladování se podnik snaží minimalizovat náklady na provoz, distribuční centra usilují o růst zisku k maximální možné hodnotě pomocí uspokojování potřeb a požadavků zákazníků.

Důvod existence distribučních center je přisouzen rozhodnutí velkých podniků, z hlediska vyhodnocení výhod a nevýhod interních či externích center, zda vybudují vlastní centra nebo se stanou klienty logistických podniků, kteří jim svá distribuční centra pronajmou.

Balení

S dopravou a nákupem je spjatá další činnost spadající do logistického systému – balení. Jedná se o aktivitu, která z hlediska logistiky, plní úlohu ochrany a identifikace zboží.

Obal by měl tedy usnadnit komunikaci, tím, že by měl být označen náležitými symboly a značkami popisující základní charakteristické vlastnosti obsahu, který je obalem chráněn. Správně zvolený druh balení může kladně působit na úroveň zákaznického servisu.

„Obal především uzavírá výrobek před vlastním přemístěním z místa na místo a chrání ho před poškozením vnějšími vlivy a ztrátou,“ jak tvrdí Drahotský, Řezníček (2003, str. 18).

Komisionování

Tato činnost je úzce spjata se skladováním. Předmětem komisionování podle logistického serveru „logistika.ihned“ jsou výkony, kterými jsou příprava, výběr, pohyb a odběr na základě informací o zadaných potřebách.

Existuje celá řada podmínek pro komisionování, příkladem může být správná příprava personálu, plochy a zařízení a také správa dat i stanovení rozhraní pro informační technologické systémy.

Cross-docking

Cross-docking (technologie přímých dodávek) usiluje o začlenění cross-dockového centra do logistického řetězce. Jedná se o překládku z místa příjmu do místa odeslání bez uskladnění, která probíhá v tzv. překladišti. Překladiště je místo, které je využíváno právě k přeložení nákladu z jednoho dopravního prostředku na druhý.

Cross-dockové centrum dekonsoliduje (rozdružuje), třídí, kompletuje a konsoliduje (sdružuje) zboží bez skladování, viz Pernica (2005).

2.6 Pojištění v distribuční logistice

Každoročně dochází z různých, dokonce i malicherných, důvodů k významným ztrátám na životech i na hmotných statcích. Pojištění eliminuje právě tyto negativní důsledky nahodilých situací. Pojištění má nejen vliv na ekonomickou stránku státu, ale také ovlivňuje životní prostředí a zdraví obyvatel.

Smluvní strany vystupující v uzavřeném kontraktu o přepravě mají určitou odpovědnost za obsah, který je přepravován a proto je v jejich vlastním zájmu si svůj díl dané

odpovědnosti nechat pojistit. Pojištěním se zabývá zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

„Pojistné podmínky obsahují právní úpravu určitého pojistného produktu. Uplatňují se všeobecné a tzv. zvláštní podmínky,“ jak tvrdí Ducháčková (2009, str. 43).

Všeobecné podmínky zpravidla popisují a stanovují charakter pojistné události, předmět pojištění, způsob uzavření a dobu trvání pojištění a jsou složkou pojistné smlouvy. Zvláštní podmínky následně blíže seznamují se všeobecnými podmínkami.

Při uzavírání pojistné smlouvy je důležité poskytnout pojišťovně potřebná data. Následující seznam údajů je uveden podle Drahotského a Řezníčka (2003):

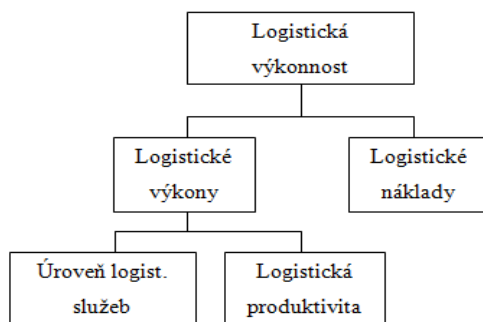
- údaje o druhu, množství, povaze, značení a balení zboží,
- údaje o částce obsahující nejen hodnotu zásilky, ale také dopravné, clo, zisk, poplatky za vážení apod.,
- údaje o měně maximální částky, která bude při pojistné události vyplacena,
- údaje o vymezení místní platnosti pojištění (odkud kam),
- údaje o časové platnosti (od kdy do kdy),
- údaje o dopravním prostředku, kterým bude přeprava uskutečněna.

2.7 Logistické výkony a náklady

Logistické výkony

Logistické výkony vznikají koordinovanou a synchronizovanou činností všech aktivních prvků (např. informační, skladové, přepravní) v logistických řetězcích.

Logistické výkony jsou propojeny s logistickými náklady. Vztah mezi nimi je ovlivňován tak, aby při předem stanovené úrovni logistických nákladů byla maximalizována výkonnost logistického systému podniku, anebo spíše, aby logistický systém fungoval s co možná nejnižšími náklady při dosahování požadované výkonnosti, viz Pernica (2005).



Obrázek 2.2 Logistická výkonnost. Zdroj: Macurová, Klabusayová (2007, str. 25).

Logistická výkonnost spadá do celkové výkonnosti podniku a je tvořena základními články, na jedné straně jsou logistické výkony, na druhé – analogické jsou logistické náklady. Logistické výkony ovlivňuje úroveň logistických služeb, současně s logistickou produktivitou. A správné fungování logistického procesu je také podmíněno přijatelnými celkovými náklady.

Úroveň logistických služeb vyjadřuje kvalitu logistických výkonů. Typickými ukazateli úrovně logistických služeb jsou:

- dodací lhůta,
- termínovaná spolehlivost dodávek,
- úplnost dodávek,
- pohotovost dodávek,
- bezvadnost dodávek,
- flexibilita reakce na neobvyklé požadavky,
- přesné, úplné a dostupné informace pro zákazníky,
- možnost sledování pohybu zásilky.

„Produktivita logistiky je vyjádřena jako propustnost logistického řetězce za jednotku času a na jednotku vynakládaných zdrojů,“ jak tvrdí Macurová, Klabusayová (2007, str. 25).

Ukazateli logistické produktivity mohou být:

- objem produkce na jednoho pracovníka v Kč nebo množství za časovou jednotku,
- objem přepravy za jednotku času,
- průběžná doba distribuce apod.

Logistické náklady

Za logistické náklady (náklady toku) se pokládají veškeré náklady ovlivněné způsobem organizování a řízení toků v celé logistické síti, viz Macurová, Klabusayová (2007).

Jak již bylo řečeno, logistické náklady souvisí s logistickými výkony. Je nutné, aby struktura členění logistických nákladů byla v souladu se strukturou členění logistických výkonů proto, aby bylo možné sledovat vztah mezi výkony a náklady. Je nezbytné, aby logistický informační systém poskytoval přesný obraz o nákladech logistického řetězce, případně o dílčích nákladech na manipulaci, skladování, dopravu, zásoby v rámci logistického řetězce.

Logistické a ekonomické nahlížení na náklady

Z hlediska logistických nákladů musí být jednotlivé nákladové toky přehledné a přesné.

Z logistického pohledu platí, že místo vzniku logistických výkonů mohou být články v logistických řetězcích a tam kde vznikají logistické výkony, vznikají logistické náklady.

Ekonomické hledisko sleduje, aby všechny náklady byly účtované a uhrazené a aby veškeré požadavky kladené na jednání s náklady byly v souladu s ekonomickým řízením podniku.

Koncepce celkových nákladů

V logistickém procesu se vyskytuje několik základních činností, kterým se celý logistický systém věnuje a v každé oblasti dochází ke vzniku nákladů. Vliv klíčových činností, spadající do kompetence logistiky, které ovlivňují proces celého podniku, vystihuje příloha č. 2. Jedna z klíčových činností je přeprava, která zahrnuje výběr dopravních prostředků, trasy, dopravce i soudržnost s právními předpisy daného státu. A právě z těchto i mnoha jiných důvodů právě přeprava představuje jednu z činností, která je pro podnik vysoce nákladová.

„Koncepce celkových nákladů je klíčem k efektivnímu řízení logistického systému,“ jak tvrdí Sixta, Mačát (2005, str. 88).

Tudíž je nezbytné zachytit celkové náklady správně a věcně, tak aby bylo možné zajistit důvod jejich vzniku a tyto nové informace nadále využít ke zlepšování v logistice.

Kategorie logistických nákladů

Jedním z požadavků na logistické náklady vyplývající z korektního logistického řízení je rozdělení nákladů z hlediska jejich charakteru na náklady fixní a variabilní. Fixní náklady nejsou závislé na výkonech, tudíž jsou stálé a vznikají používáním logistických kapacit. Variabilní náklady jsou závislé na výkonech, tudíž vznikají v přímé souvislosti se spotřebou daných činitelů. V daném oboru, oboru dopravy, se rozumí fixními náklady např. náklady na užívání komunikací, náklady na seřizování vozidel apod. a variabilní náklady jsou závislé na přepravní vzdálenosti.

Následně se logistické náklady dají členit dle Macurové, Klabusayové (2007):

- 1) Náklady na organizování a řízení toku obsahující:
 - a) náklady na vystavování objednávek materiálu,
 - b) náklady spojené s přijetím a správou zákaznických objednávek,

- c) náklady na plánování a řízení výroby,
 - d) náklady na řízení zásob,
 - e) náklady na průzkum trhu,
 - f) náklady na zjištění postavení konkurence na trhu.
- 2) Náklady na uskutečnění toku zahrnující náklady:
- a) náklady na vychystávání,
 - b) náklady na překládku a manipulaci,
 - c) náklady na balení,
 - d) náklady na seřizování a nastavování,
 - e) náklady na dopravu apod.
- 3) Náklady na držení zásob zahrnující:
- a) náklady na skladování,
 - b) náklady ušlých příležitostí,
 - c) náklady spojené s rizikem.
- 4) Náklady z nedostatečné úrovně logistických služeb:
- a) náklady z nedostatku zásob,
 - b) penále za zpoždění,
 - c) náklady na přesčasovou práci,
 - d) zvýšené náklady na dopravu při dohánění zpoždění,
 - e) náklady spojené s reklamacemi neshod,
 - f) náklady vyvolané ztrátou zákazníka.

Z hlediska oblasti zaměření je nutné uvést, co spadá do nákladů na dopravu a na čem jsou závislé. Dopravní náklady podle Macurové, Klabusayové (2007) obsahují:

- náklady ve všech úsecích cesty,
- náklady na překládku mezi jednotlivými druhy dopravy,
- náklady spojené s vynuceným čekáním a kongescemi (náklady vzniklé zahlcením dopravy),
- náklady na ochranu zboží a ztráty z poškození,
- externality (vzniklé náklady subjektů ovlivňující jiné subjekty, u kterých nelze vymáhat jejich zaplacení).

Do kritérií, která nevyhnutelně ovlivňují dopravní náklady, patří:

- vzdálenost,
- objem přepravy,
- druh zboží a současně jeho manipulace,

- ochrana,
- pojištění a
- volba dopravního prostředku k přepravě.

Kalkulace nákladů

Účelem kalkulace nákladů je stanovení nákladů na kalkulační jednici. Kalkulační jednicí se rozumí výkon (práce, výrobek, služba), který je vymezen na určitou jednotku, např. na jednotku času, hmotnosti, vzdálenosti.

Do kalkulace se zahrnují náklady závislé a fixní. Závislé náklady jsou takové, které se dají stanovit na kalkulační jednotku a náklady fixní jsou ty, které se na jednotlivé výkony určí nepřímě.

Jednotlivé nákladové položky (závislé, fixní) se řadí do tzv. všeobecného kalkulačního vzorce, jehož struktura je podle Grublové (2004, str. 128) následující:

1. Přímý materiál
2. Přímé mzdy
3. Ostatní přímé náklady
4. Výrobní režie
VLASTNÍ NÁKLADY VÝROBY
5. Správní režie
VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU
6. Odbytové náklady
ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU
7. Zisk
VÝROBNÍ CENA
8. Obchodní a odbytové přírázky a srážky
PRODEJNÍ CENA

V ekonomickém řízení má kalkulace své využití, především při vytvoření podkladů pro stanovení cen výrobků, prací a služeb, při kontrole a rozboru hospodárnosti, při hodnocení ekonomické efektivnosti.

2.8 Norma ISO 9001

Normy ISO řady 9001 popisují systém řízení obecně, jedná se o zavedení systému řízení společnosti dle některé systémové normy. Základní normou, podle jejíchž požadavků je systém zaváděn a následně certifikován, je norma ISO 9001. ISO norma řady 9001 je mezinárodně uznávaná norma pro Systém managementu kvality. Tato norma představuje souhrn pravidel, který je aplikovatelný na jakoukoli výrobní činnost nebo poskytované služby.

Zavedení systému podle normy ISO 9001 v podniku není nutností, ale firmy, které certifikát ISO nemají, ztrácejí na trhu možnost značné konkurenceschopnosti. A právě chtivost dosáhnout úspěchu na trhu anebo být lepším oproti konkurenci je příčinou k tomu, že řada podniků projevila zájem o zavedení systému kvality a o následnou certifikaci, neboť tato osvědčení mohou zlepšit pověst i jméno společnosti a přesvědčit zákazníka k využití jejich služeb, snížit náklady, aj.

Z těchto důvodů je certifikace v oblasti poskytování přepravních služeb stále častěji vyžadována a stává se nezbytnou.

2.9 Měření výkonnosti podniku

Měření výkonnosti podniku spadá pod úkoly finančního managementu, který tvoří součást celkové ekonomiky podniku. Podnik se musí při snaze dosáhnout konkurenceschopnosti dostat na prosperující úroveň, udržet si svou pozici a rozvoj, k čemuž je nutný předpoklad blahodárné ekonomické situace, která se odráží ve schopnosti udržení si dlouhodobé likvidity a žádoucí úrovně rentability kapitálu.

Součástí celého komplexu finančního řízení je finanční analýza, neboť zajišťuje zpětnou vazbu mezi předpokládaným efektem řídicích rozhodnutí a skutečností, viz Grublová (2004).

Finanční analýza

Finanční analýza slouží k určení finančního zdraví podniku, hlavním úkolem je vyhodnotit ekonomický stav podniku z hlediska působení ekonomických i neekonomických faktorů a dále by se měla snažit odhadnout budoucí vývoj ekonomických veličin. Tato analýza je úzce spojena s účetnictvím, které prostřednictvím základních finančních výkazů poskytuje potřebné informace.

Finanční analýza zahrnuje:

1. analýzu podílu struktury majetku nebo zdrojů krytí na celkových aktivech nebo pasivech,
2. analýzu poměrových ukazatelů, k nejběžnějším dle Grublové (2004) patří:
 - ukazatele likvidity (měří schopnost podniku dostát svých závazků),
 - ukazatele zadluženosti (měří rozsah financování cizím kapitálem),
 - ukazatele aktivity (měří rozsah financování vlastními zdroji),
 - ukazatele výnosnosti (měří výnosnost vložených zdrojů do podniku).

Souhrnné informace z výsledků vyhodnocení výkonnosti slouží k posouzení úspěšnosti podniku, kritériem úspěchu je splnění stanovených cílů společnosti.

Bonitní a bankrotní modely

Ke zhodnocení finanční situace slouží nejen skupiny poměrových ukazatelů, ale také účelově vytvořené soustavy modelů, tzv. bonitní a bankrotní modely, ke kterým podle Růčkové (2008) patří např.:

- bonitní modely (hodnotí komplexní finanční situaci podniku):
 - Tamariho model,
 - Kralickův Quicktest apod.
- bankrotní modely (odpovídají na otázku, zda je podnik v ohrožení úpadku):
 - Z – skóre model,
 - Taflerův bankrotní model apod.

Pro zhodnocení finanční situace a výkonnosti podniku pomocí jednoho modelu jsem si vybrala tzv. Taflerův bankrotní model, neboť dokáže na základě výsledných hodnot rozpoznat pravděpodobnost úpadku podniku.

Taflerův model, viz Růčková (2008), vznikl v roce 1977 a využívá čtyři poměrové ukazatele hodnotící oblast rentability, stability, zadluženosti a aktivity. Hodnoty dílčích ukazatelů se dosadí do konečné rovnice:

$$\text{Taflerův model} = 0,53*a + 0,13*b + 0,18*c + 0,16*d$$

a = zisk před zdaněním a úroky/ závazky = rentabilita cizího kapitálu (krátkodobého)

b = oběžná aktiva/ cizí kapitál = vázanost dluhů v aktivech

c = závazky/ aktiva = krátkodobá zadluženost

d = tržby celkem/ aktiva = obrat celkových aktiv

Hodnocení Taflerova modelu:

U tohoto modelu je stanoveno, že společnosti, které mají výslednou hodnotu modelu vyšší, než 0,3 mají malou pravděpodobnost bankrotu a u společností s výslednou hodnotou modelu nižší než 0,2 lze očekávat bankrot s vyšší pravděpodobností.

3 Analýza stávajícího stavu

V této části - analýze stávajícího stavu představím spediční firmu Geis CZ, s. r. o. a dopravní firmu General Parcel Čechy, spol. s. r. o., která je rozhodujícím kooperantem firmy Geis CZ. Na základě teoretických poznatků se budu snažit posoudit jejich vzájemnou spolupráci, k čemuž poslouží ukázka obchodního případu a následně prováděná analýza finanční výkonnosti dopravní firmy, od které budu očekávat výsledky konstatující, zda je i nadále dopravní společnost finančně spolehlivá a věrohodná. Kromě toho u ní zpracuji kalkulaci logistických, resp. dopravních nákladů na kalkulační jednici.

Vhodné by bylo posoudit také úroveň logistických služeb kooperanta pomocí základních specifik, do kterých patří např. dodací spolehlivost, úroveň služeb (dodání zásilky na správné místo, ve správný čas a v nepoškozeném stavu), úroveň komunikace. Ale k provedení posouzení úrovně logistických služeb mi nebyly poskytnuty důležité podklady.

3.1 *Mateřská společnost – skupina Geis*

Roku 1948 Hans Geis založil v německém Bad Neustadt společnost Geis, společnost s ručením omezeným. Tehdy měl jeden nákladní automobil, dnes má skupina Geis takových kamionů podstatně více. Vozový park se rozrostl a dosáhl počtu cca 900 vozidel. Společnost Geis oslavila již svých šedesát let a nadále prosperuje. Sídlo má stále v Německu, ve městě Bad Neustadt a nyní ji vlastní synové zakladatele Hanse Geise.

Mezinárodní angažovanost mateřské společnosti přispívá k tomu, že společnost má k dispozici celoplošnou logistickou síť tvořenou 84 vlastními pobočkami v Evropě a 150 pobočkami partnerů v celosvětové síti.



Obrázek 3.1 Geis – celosvětová síť poboček a partnerů. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Mateřská společnost Geis bez přestání vzrůstá a její vývoj se dá také vyjádřit v číslech. Rozmach v oblasti počtu zaměstnanců a nárůstu obrátu je zachycen v příloze č. 3, v těchto dvou odvětvích dochází k meziročnímu nárůstu hodnot. Další zásadní vyčíslení se týká velikosti skladovací plochy, která se v roce 2008 rozšířila na 290 000 m².

3.2 Představení firmy Geis CZ, s. r. o.

Geis CZ, s. r. o.



Geis CZ, s. r. o. je spediční firma, která i přes nedlouhodobou působnost na území České republiky nabízí svým klientům kvalitní služby, především díky svému profesionálnímu přístupu, německé preciznosti, české nápaditosti a díky kooperaci s renomovanými partnery.

V čele společnosti Geis CZ stojí jednatelé představující statutární orgán, pod nimiž se nacházejí ředitelé jednotlivých poboček, které se rozdělují dle své velikosti, dále obchodní vedení, ředitel IT, ředitel pro mezinárodní zásilky a provozní ředitel. Ředitelé poboček disciplinárně, ale ne metodicky, řídí své podřízené, což znamená, že se snaží o ukázněné a správné vedení svých zaměstnanců, ale nemohou sami rozhodovat o důležitých věcech (např. propuštění zaměstnance) bez projednání s jednatelem. Ostatní členové mohou jednat metodicky i disciplinárně.

Na trhu služeb se objevuje vysoká konkurence, ale firma Geis CZ patří ke špičkovým ve svém oboru. Přednosti Geis CZ:

- ✓ spolehlivost,
- ✓ pružnost,
- ✓ moderní informační technologie,
- ✓ propojení všech poboček on-line,
- ✓ práce v jednotném infosystému,
- ✓ rychlý tok informací,
- ✓ poskytování špičkových logistických služeb,
- ✓ poradenství v oblasti přepravy a logistických postupů,
- ✓ outsourcing – kompletní přebírání a řešení specializovaných logistických projektů,
- ✓ synergie se sesterskou společností.

Další prioritou pro zákazníky firmy Geis CZ je záruka služeb - poskytování pojištění majetku v logistických projektech, které se v současnosti vytváří. Společnost Geis CZ využívá

služeb makléřské firmy Satum Czech, která je členem Asociace českých pojišťovacích makléřů. Firma Geis CZ je také pojištěná proti rizikům s nejlépe ujednanými podmínkami v pojistné smlouvě. Mezi druhy sjednaných pojištění Geis CZ patří odpovědnosti pojištění (odpovědnost zasílatele) a majetkové pojištění týkající se vlastního majetku a majetku v logistických projektech.

Firma Geis CZ stále roste a rozšiřuje se. Příznivý rozvoj firmy se projevil ve vývoji obrátu a v růstu počtu zaměstnanců firmy (příloha č. 4). Zásadní je také růst kvality, certifikát ISO 9001 (příloha č. 5) je proto samozřejmost. Certifikace Geis CZ byla udělena v oborech:

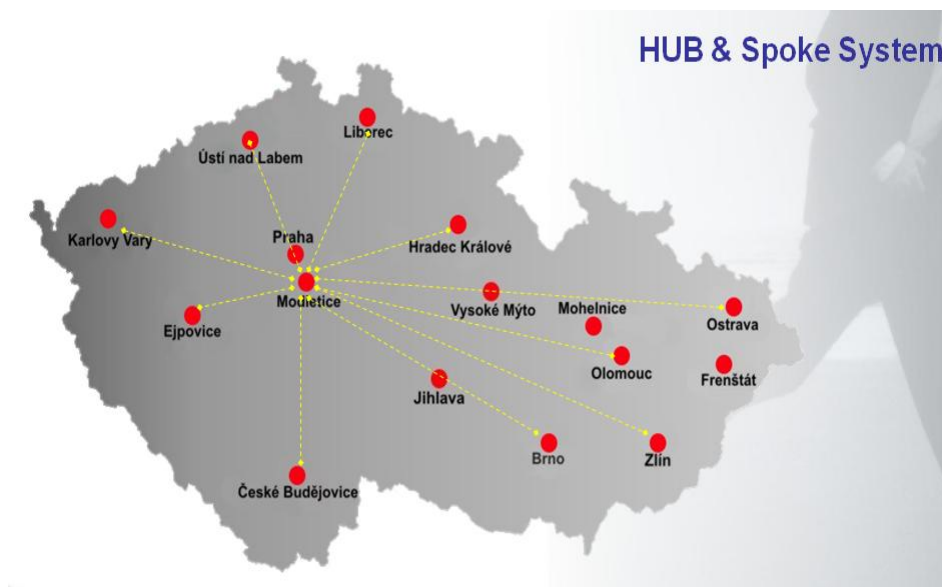
- národní a mezinárodní doprava kusových, balíkových a celovozových zásilek,
- námořní a letecká doprava,
- doprava, skladování a distribuce,
- logistické projekty a
- výroba dřevěných obalů dle ISO 9001:2008.

Geis CZ podléhá každým rokem certifikační kontrole, kterou provádí společnost I. T. I. - Integrovaná technická inspekce, s. r. o. Jedná se o akreditovaný nezávislý inspekční a certifikační orgán se sídlem v Praze. Integrovaná technická inspekce je členem TÜV Austria Group - nezávislá instituce uznávaná na celém světě.

Poskytované služby Geis CZ, s. r. o.

Za jeden rok firma Geis CZ, s. r. o. přepraví miliony zásilek. Nabízí vnitrostátní i mezinárodní přepravu zboží po zemi, ve vzduchu i na moři. Vždy se firma Geis CZ snaží optimalizovat přepravní náklady svých klientů tím, že navrhuje aktuálně nejefektivnější druh přepravy, na základě určitých kritérií, k nejběžnějším patří náklady na km, rychlost, vliv na ekologii, velikost zásilky a čas.

CargoExpres je systém vnitrostátní přepravy kusových zásilek firmy Geis CZ. Systém umožňuje přepravit zásilky po celé České republice do následujícího pracovního dne po jejich vyzvednutí u odesílatele systémem HUB & Spoke. Tento systém je založen na správném fungování překladišť, kdy dopravní obsluha sváží zásilky směrem k centru – k překladišti, ve kterém dochází ke konsolidaci neboli sdružování menších zásilek do větších a k dekonsolidaci neboli rozdělování velkých zásilek do menších. Úspěšnost doručení následující den má firma Geis CZ téměř stoprocentní. Zásilky mohou být na své cestě nepřetržitě sledovány scanováním čárového kódu tzv. systémem Tracking & Tracing. Zásilky, pro které není efektivní sběrná služba, jsou dopraveny celovozovou přepravou.



Obrázek 3.2 CargoExpres. Zdroj: Interní zdroj firmy.

K hlavním běhům patří mezipobočkové přepravy, k těmto přepravám má Geis CZ k dispozici jednak vlastní flotilu vozidel, jednak vozidla smluvních partnerů. Díky synergii se sesterskou společností General Parcel Čechy firma Geis CZ spolehlivě a rychle přepraví i balíkové zásilky. Striktně dochází k oddělení zásilek Carga (zásilky většího objemu, např. palety) a balíků (parametry balíků stanoveny viz níže), protože obě sesterské společnosti musí mezi sebou dodržovat přísná pravidla, pro jejichž základ je nutné oddělení zásilek dle charakteru.

Pro odbavování balíků expresní přepravní služby General Parcel Čechy byla instalována třídící linka v roce 2005 v Modleticích u Prahy, srdce distribučního systému - centrální překladiště HUB. Ale progresivní rozvoj firmy však už v roce 2008 přinesl nutnost dalšího rozšíření. Centrální překladiště v Modleticích je proto nyní využíváno jen pro odbavování kusových zásilek Geis CZ a pro expresní balíkovou službu General Parcel Čechy bylo otevřeno nové překladiště Chomutov.

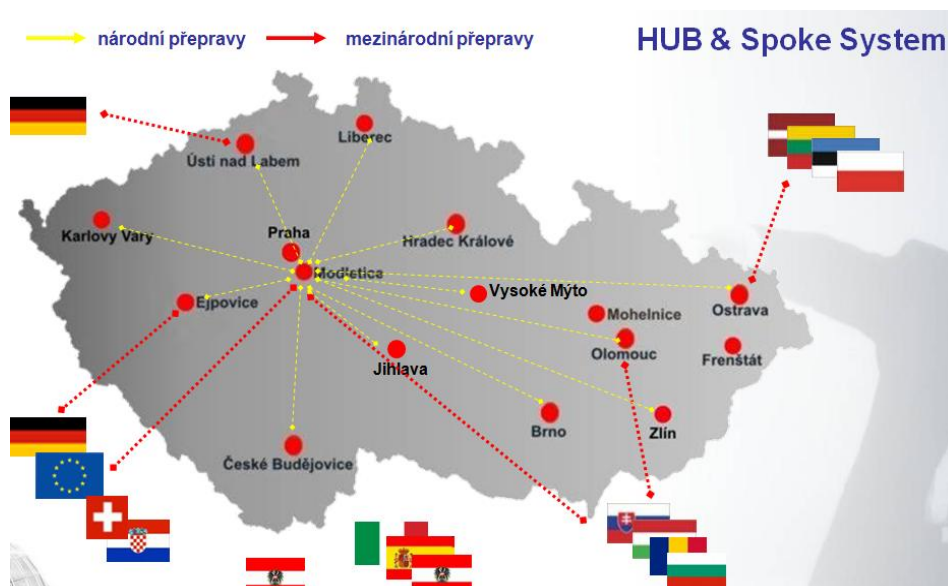
Historicky prvním vlastním logistickým areálem byla pobočka pro Plzeňský kraj, u exitu Ejpovice – Plzeň, hned vedle dálnice, která byla otevřena v roce 2000. Slouží nejen jako svozová a rozvozová pobočka pro tento kraj, ale i jako brána pro exportní přepravy do západní Evropy.

Dalším produktem Geis CZ je CargoEvropa, jedná se o mezinárodní systém přepravy kusových zásilek, který využívá síť vlastních i partnerských poboček a překladišť. Přeprava se týká dílčích i celovozových nákladů, u kterých jsou zajištěny projekty komplexní dopravní

obsluhy. Převážní lhůty jsou vždy přesně stanoveny, proto aby vše fungovalo tak jak má, aby zásilky byly standardně doručeny na správné místo a ve správný čas.

V nabídce mezinárodní přepravy CargoEvropa se objevuje také možnost využít celní odbavení, které je zajišťované zkušeným personálem společnosti Geis CZ, která spolupracuje s firmou Celní deklarace Ladislav Žáček, který zajišťuje této přepravní firmě celní služby:

- celní projednání sběrných kamionů,
- sběr a zpracování dat pro evidenci vnitrouní obchodu Intrastat,
- kompletní odbavení leteckých, kamionových, kontejnerových a poštovních zásilek na všech celních úřadech,
- projednání dovozů a vývozů na všech celních úřadech,
- vyřízení veškerých záležitostí pro klienta.



Obrázek 3.3 CargoEvropa. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Firma Geis CZ také zajišťuje leteckou přepravu zásilek z Prahy i dalších evropských letišť na pravidelných i nepravidelných leteckých linkách. Spolupracuje se všemi leteckými společnostmi operujícími z České republiky a dalších evropských letišť. Služby v různých destinacích poskytuje ve spolupráci s nejrenomovanějšími partnery. To vše z pobočky umístěné v centru letecké přepravy na letišti v Praze – Ruzyni.

Firma Geis CZ se neztrácí ani na moři. Námořní přeprava na bázi FCL a LCL zajišťuje export a import zásilek ve více než 70 státech. Ke specialitám patří také doručování kontejnerů v blízkých vodách do / ze zemí jako Irsko, Rusko či Španělsko.

Díky rozsáhlé světové přepravní síti může Geis efektivně pomáhat, například v boji proti tuberkulóze letecky i po moři. Kromě toho firma Geis je od roku 2007 jedním z hlavních

sponzorů Českého dne proti rakovině. Dobrovolníkům v celých Čechách doručuje v rámci sponzorského daru statisíce žlutých kytic, z jejichž prodeje se pak hradí prevence proti rakovině a onkologický výzkum. Podílí se tak na záchraně lidských životů.

Společnost Geis poskytuje logistické služby na vysoké úrovni - Geis Logistics, logistické projekty na míru, logistika dopravy, skladová a distribuční logistika, komisionování zásilek nebo snad komplexní logistický servis. Umí nejen spravovat výrobní a zásobovací sklady, svázat zboží od dodavatelů, ale také provádět balicí servis a kompletační úkony, přepravu ke koncovému zákazníkovi.

Pobočky, překladiště a skladování

Firma Geis CZ má v České republice již 16 poboček a 2 překladiště – centrální překladiště Modletice a nově otevřené překladiště pro Moravskoslezský kraj Olomouc. Síť poboček se objevuje v mnoha různých městech.



Obrázek 3.4 Geis CZ, s. r. o. – pobočky. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Pobočky

Pobočky jsou rozděleny podle velikosti, od 400 m² (malé) až po 10 000 m² (velké) a právě velikost určuje jejich provoz, který může být rozdělen na dvousměnný nebo dokonce třísměnný. Na pobočkách fungují dispečeři, kteří mají na starost efektivní naložení dopravních prostředků, aby byla vhodně využita jejich objemová velikost a dopravci, kteří se snaží o co nejlepší výkony, neboť jsou odměňováni výkonnostně. U přepravy balíkových zásilek je dopravce odměněn za jedno zastavení, předání jednoho balíku, tzv. 1 STOP

a za jeden kilogram u zásilek Cargo. Pracovní doba dopravců začíná v osm hodin ráno a končí v pět hodin odpoledne každý pracovní den.

Překladiště

Překladiště fungují 24 hodin denně, ale podstatný je pro ně noční provoz, neboť právě v nočních hodinách uvnitř dochází ke konsolidaci nebo dekonsolidaci zásilek.

Skladování

Každý sklad má svého vedoucího, pod kterým se v organizační struktuře skladu nachází skladník, skladník pro balíkové zásilky a skladník pro zásilky Cargo. V době, kdy ve skladu dochází k velkému pracovnímu tlaku, v tzv. špičkách, může dojít ke vzniku synergie ve skladu, skladník balíků bude obstarávat chod zásilek Carga anebo naopak, z čehož vyplývá přednost kooperace sesterských firem, neboť se v takových případech neobjeví opoždění vyskladnění nebo přijetí jakýkoli zásilek na sklad.

Stanovování cen

Geis CZ se řídí standardně stanovenými ceníky. Pro zásilky Cargo jsou ceníky stanoveny buď zónově (rozlišují se 4 zóny na území ČR) nebo podle váhy zásilky. Pro zásilky odpovídající parametrům balíků jsou stanoveny ceníky podle váhy zásilky nebo podle klienta.

Vzhledem k širokému portfoliu služeb firmy Geis CZ existuje možnost nalezení cesty jak optimalizovat logistické a dopravní požadavky klientů včetně individuální kalkulace cen, což patří ke konkurenčním výhodám firmy. Důležité jsou informace o zásilce/zásilkách, od kterých se základní cena poskytované služby bude odvíjet.

K základním informacím patří:

- objem zásilky,
- počet zásilek,
- místo odevzdání zásilky dopravci,
- místo příjmu zásilky a
- způsob balení.

Obchodní zástupci firmy Geis, kteří jsou v kontaktu s klienty firmy, doladí konečnou cenu při osobním jednání či podpisu zámlouvy systémem slev, které jsou především poskytovány větším firmám. Cílem je budování dlouhodobých obchodních vztahů nesoucí klientovi kvalitu a stále širší spektrum služeb.

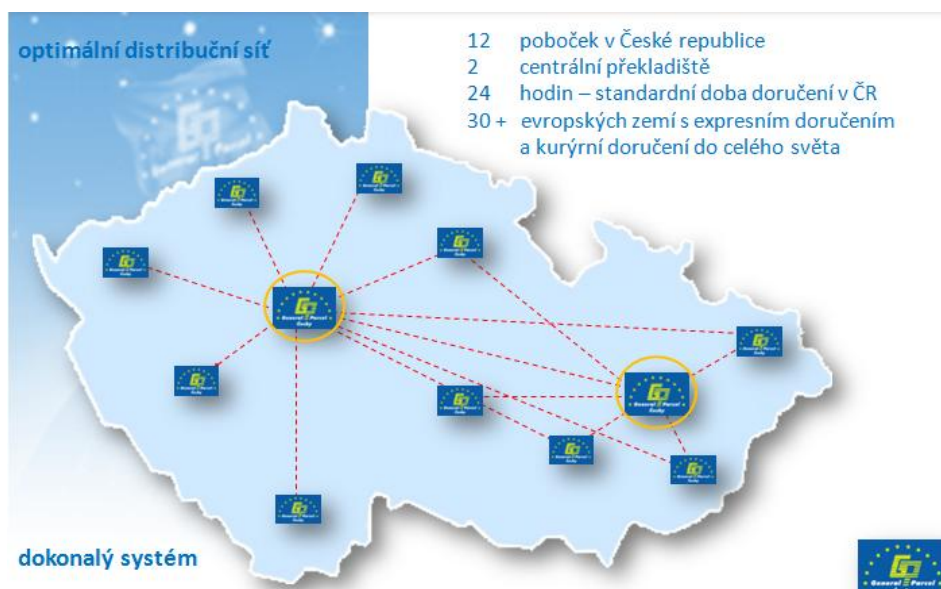
3.3 Představení firmy General Parcel Čechy, s. r. o.

General Parcel Čechy, s. r. o.



Společnost General Parcel Čechy existuje od roku 1994 a je členem skupiny Geis. Dnes patří k významným poskytovatelům balíkové logistiky na národní i mezinárodní úrovni na českém trhu. Se svou sesterskou společností Geis CZ patří k největším přepravním a logistickým firmám na území naší republiky. Cílem firmy je stále patřit mezi nejlepší poskytovatele orientované právě na balíkovou logistiku a nabízet služby na vysoké úrovni za přijatelné ceny.

Díky své vlastní doručovací síti, která je napojena na pobočky a třídící centra, může firma General Parcel Čechy zajistit doručení zásilek následující pracovní den na celém území České republiky. Další standardní službou pro klienty této firmy je nabídka expresního doručení do dalších 30 zemí Evropy prostřednictvím napojení na mezinárodní síť.



Obrázek 3.5 General Parcel Čechy – pobočky. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Firma General Parcel Čechy se snaží svou technologií udržovat na nejvyšší možné úrovni, ke konkurenčním výhodám patří:

- automatické třídění zásilek (maximální snížení chybovosti),
- permanentní sledování pomocí scanování čárového kódu při každé operaci na cestě od odesílatele k příjemci,
- scannery personálu s on-line přenosem do systému,
- systém Track & Trace.

General Parcel získal mezinárodní certifikát ISO 9001:2008 (příloha č. 6), který garantuje poskytování kvalitních služeb, které jsou pravidelně kontrolovány nezávislou auditorskou společností.

Poskytované služby General Parcel Čechy, s. r. o.

Zásilka ve svém putování i informace týkající se této zásilky mohou být sledovány on-line (v reálném čase), neboť veškeré zásilky mají čárový kód, který je snímán při každé akci na cestě k příjemci, tzv. Track & Trace.



Obrázek 3.6 General Parcel Čechy – systém Track & Trace. Zdroj: Interní zdroj firmy.



Obrázek 3.7 General Parcel Čechy – vzorové štítky s čárovými kódy. Zdroj: Interní zdroj firmy.

General Parcel Čechy svým klientům nabízí:

- jednoduchou tarifní strukturu,
- slevy přepravného při pravidelné spolupráci,
- zákaznické statistiky,
- software pro potisk adresních etiket s čárovým kódem,

- velkozákaznické napojení při vyšších počtech přepravovaných zásilek, termotisk adresních etiket s čárovým kódem,
- přepravy zásilek na dobírku (COD),
- přepravy zásilek v režimu EXW u vnitrostátní přepravy.

Přepravy paletových zásilek, celovozové přepravy, skladování a logistiku pro klienty zajistí sesterská společnost Geis CZ.

V rámci vnitrostátní, mezinárodní, exportní/importní dopravy má tato firma stanovené parametry týkající se jednoho kusu (jedné zásilky):

- max. hmotnost 50 kg,
- $2 \times \text{výška} + 2 \times \text{šířka} + \text{délka} < 3 \text{ m}$,
- pro jednotlivé rozměry platí:
šířka max. 80 cm / výška max. 60 cm / délka max. 200 cm.

V ceně vnitrostátní přepravy je zahrnuto:

- vyzvedávání všech zásilek u odesílatele,
- dva pokusy o doručení,
- ručení za každý balík až do 50 000,- Kč (připojištění je možné),
- nepřetržité sledování přepravy,
- doklad o doručení každého balíku s podpisem a razítkem příjemce.

V ceně mezinárodní přepravy je zahrnuto:

- vyzvedávání všech zásilek u odesílatele,
- ručení za každý balík až do 50 000,- Kč (připojištění je možné),
- nepřetržité sledování přepravy.

Pokud klient potřebuje zaslat zásilku do zahraničí, General Parcel Čechy umožní realizovat vývoz s tím, že zásilku vyzvedne v místě udaném na objednávce a doručí ji zahraničnímu partnerovi. Samozřejmostí je možnost celního odbavení pro vývoz na základě udělené plné moci. Dále, jako jedna z prvních expresních balíkových služeb, umožňuje klientům plně kontrolovat dodávky zboží ze zahraničí do jejich firmy. Stačí pouze sdělit v jaké zemi, v jakém množství a termín vyzvednutí zásilky.

General Parcel Čechy nabízí i kurýrní leteckou přepravu, která zajišťuje rychlé a bezpečné doručení do více než 200 států světa.

U těchto zásilek platí stejné parametry pro balík jako u jiných typů dopravy, ale navíc je nutný přepočet objemové hmotnosti (cm).

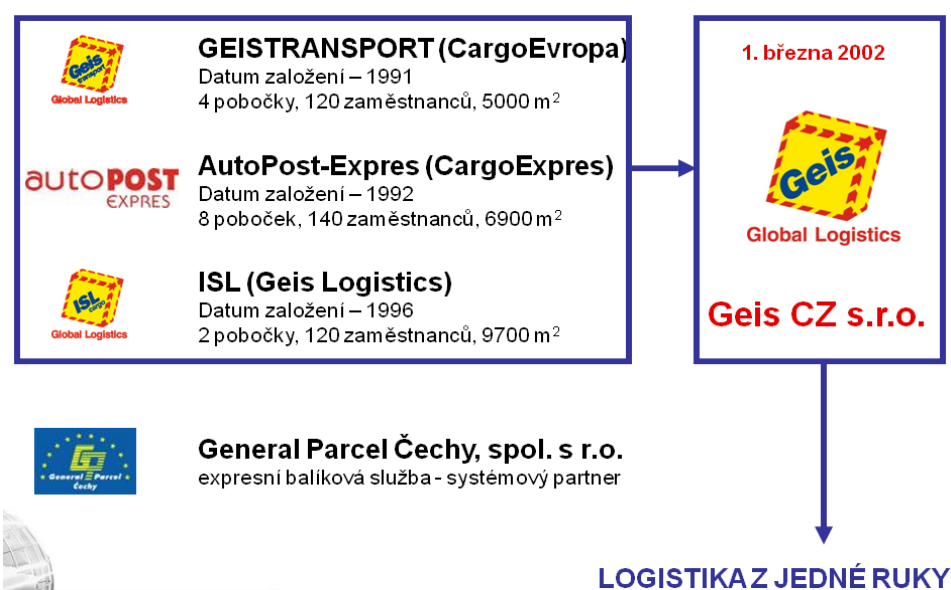
$$\text{Objemová hmotnost} = \text{výška} \times \text{šířka} \times \text{délka} / 5000$$

Letecký kurýr nabízí:

- celní odbavení zásilek,
- vyzvednutí přímo u odesílatele,
- ručení za každý balík 1% z hodnoty zboží,
- přehledné vyúčtování,
- výhodné slevy při pravidelné spolupráci.

3.4 Účel kooperace firem Geis CZ a General Parcel Čechy

Do České republiky Geis vstoupil v roce 1991 a společnost Geis CZ, s. r. o. vznikla začátkem roku 2002 fúzí firem Geistransport, AutoPost-Expres a ISL – Internacionální expedice a logistika. Sesterskou společností a systémovým partnerem Geis CZ se stala společnost General Parcel Čechy, spol. s r. o.



Obrázek 3.8 Geis CZ, s. r. o. – historie. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Společnost General Parcel Čechy byla zpočátku ve vlastnictví jiné dopravní firmy, se kterou měla zásadní problémy ve vedení a řízení, proto se od jejího fungování odtrhla, osamostatnila se a změnila se na společnost General Parcel Čechy, spol. s r. o. Zanedlouho na to, se stala členem skupiny Geis. Proto jedním z hlavních důvodů spolupráce firmy Geis CZ a General Parcel Čechy je společný vlastník, jejich mateřská společnost Geis v Německu.

Spolupráce společností přispívá k dosažení každoročního zisku minimalizováním nákladů, neboť zabráňuje vzniku vysokých nákladů za pronájem skladů, budov a prostor,

kteřé jsou pro obě firmy společné a z hlediska dopravních a přepravních služeb ušetří nemalé peněžní prostředky, které mohou být vloženy např. do zkvalitnění služeb. Dále partnerství přispívá k lepšímu řešení problémů, eliminuje slabé stránky jednotlivých členů kooperace a vytváří společné cíle.

Základ fungování a konkurenční výhoda kooperace spediční firmy Geis CZ a jejího dopravního partnera General Parcel Čechy je v tom, že přepraví nejen zásilky Cargo, ale také balíkové zásilky, které se od sebe liší nejen objemem, velikostí, ale také potřebou jiných dopravních prostředků, které firma Geis CZ nemusí vlastnit, neboť k dispozici je má právě přes dopravní firmu General Parcel Čechy.

Samozřejmostí je, že i kooperaci vládnou stanovená pravidla a zákonitosti, kterými se sesterské společnosti musejí řídit. Důležitý je přepočet při účtování služeb, k čemuž slouží sazby za přeúčtování výkonů provedených navzájem, jestliže dopravní prostředek na převážení balíků od společnosti General Parcel Čechy převezé zásilku Cargo, aby společnost Geis CZ ušetřila zbytečně vynaložené náklady na přepravu, neboť příjemci obou zásilek jsou na stejné trase jednoho dopravce, balíková společnost přeúčtuje přepravu balíku za přepravenou zásilku Cargo společnosti Geis CZ anebo naopak. Existují také sazby na přeúčtování pracovního výkonů, dopravce si přeúčtuje svůj pracovní výkon s ohledem na objem zásilky podle pracovního času.

3.5 Popis průběhu obchodní případu v rámci kooperace

Jednou z eventualit vzniku obchodního případu je možnost, že obchodní zástupce firmy Geis CZ zajistí nové potenciální klienty a přesvědčí je k uzavření obchodního kontraktu právě s touto spediční firmou. Společnost Geis CZ s novým klientem uzavře tzv. zasílatelskou smlouvu, která obsahuje všeobecné obchodní podmínky firmy Geis CZ (příloha č. 7) v případě zásilek Cargo, ale pokud se bude jednat o balíkovou zásilku, bude uzavřena zasílatelská smlouva s přílohou všeobecných obchodních podmínek firmy General Parcel Čechy (příloha č. 8).

Následně odesílatel sdělí obchodnímu zástupci základní informace a parametry (rozměry, hmotnost, objem) své zásilky, čímž určí, o jaký druh zásilky se jedná a jeho hlavním úkonem je správným způsobem zabalit přepravovaný předmět. Obchodní zástupce zajistí přepravu balíku nebo zásilky Cargo, aniž by se klient musel obracet na jinou firmu, neboť kooperace společností zajišťuje přepravu obou druhů zásilek při splnění základních podmínek přepravy: rychlost, efektivnost, cena přepravy. Pokud dojde ze strany klienta

k mýlce, tím, že určil svou zásilku za balík, má dispečer za úkol klienta o jeho chybě informovat a převést za souhlasu klienta jeho zásilku na zásilku Cargo, která je samozřejmě účtovaná jinou sazbou, neboť odpovídá jiným rozměrům.

Další způsob vzniku nového obchodního případu může nastat v případě stálých klientů, kteří již zálohovou smlouvu mají uzavřenou, ale ke konkrétním přepravám svých zásilek musí poslat konkrétní objednávky, které jsou podkladem pro nový obchodní případ.

Objednávky realizují danou přepravu, proto jsou nutné v obou dvou případech. Objednávka se vždy musí dostavit na dispečink dopředu, alespoň 11 hodin do doby než má být zásilka na místě určení. Dispečer rozhodne podle základních údajů, zda je objednávka vůbec realizovatelná, pokud ano, musí určit druh dopravního prostředku, neboť celý náklad jede pouze v jednom dopravním prostředku a objednávku zpracovat.

Příslušnou objednávku dispečer předá dopravci, který u klienta převezme zásilku, která musí být řádně zabalená a vše zapíše do tzv. svozového listu, který slouží dispečerovi ke kontrole výkonů provedených příslušným dopravcem.

Zásilka, kterou přiveze dopravce na svou pobočku, musí projít kontrolou, dle svozového listu a následně dojde k jejímu polepu s adresou doručení a čárovým kódem. Technologie čárového kódu umožňuje mít zásilky neustále pod kontrolou, neboť při každé operaci je snímán čárový kód dané zásilky a scanován do počítače jednak pro kontrolu správnosti určení cílového místa doručení a jednak kvůli neustálému sledování putování zásilky na své cestě.

Ve skladu, kde se zásilka bude následně nacházet, dojde k večernímu odbavení a skenování zásilek na kamion. Zásilky jsou určeny buď k převozu přímo na místo určení, nebo na příslušné překladiště. Poté dochází k odjezdům dle jízdních řádů na překladiště a k dovozům na konečné pobočky do šesti hodin rána.

Cargo zásilky jsou převezeny na centrální překladiště v Modleticích a pro expresní balíkovou službu General Parcel Čechy existuje překladiště Chomutov, kde byla spuštěna nová automatická třídící linka.

Centrální překladiště Modletice

Přesnost a rychlost překládky v centrálním překladišti HUB Modletice je dána efektivním technologickým vybavením, jakým je řetězová dráha osazená 60 paletovými vozíky. Na ně je zboží při příjmu ukládáno a podle adres potom přeloženo na správných místech do pozice cílových směrů.

Při plném vytížení dokážou zaměstnanci překladiště vytřídit až 7000 zásilek za hodinu. Překladiště disponuje nejmodernějším kamerovým systémem s 87 kamerami. Tento systém umožňuje vyhledat jakýkoli obrazový záznam o zásilce pouhým zadáním čísla čárového kódu zásilky do počítače.

Překladiště Chomutov

Přijímání balíkových zásilek probíhá na vstupních branách, které jsou napojeny na třídící systém. Průchod zásilky třídící linkou je zaznamenán 3D skenerem, který naskenuje čárový kód na každém balíku. Po načtení údajů ze štítků postupuje zásilka nejmodernějším třídícím systémem a je automaticky vysunuta na pozici pro expedici do její konkrétní cílové destinace.

Ráno dle tras a pokynů dispečera dopravce doručí na své trase zásilku příjemci, který zásilku převezme na základě doručovacího listu a následně dochází k vyfakturování přepravní služby klientovi. V nabídce přepravních služeb nechybí přeprava v režimu EX – WORK, kde přepravné hradí příjemce zásilky či v režimu COD, což je přeprava zásilek na dobírku.

Důležité je zmínit, že firmu Geis CZ ani firmu General Parcel Čechy nezajímá obsah jakékoli zásilky, pouze je nezbytné, aby zásilka byla správně zabalená. Obal se neustále kontroluje. Pokud je zásilka převezena bez porušení obalu, ale obsah byl zničen, takový způsob reklamace firmami není uznán, protože zásilka byla předána ve stavu, ve kterém byla od klienta přijatá a připravená k přepravě.

Shrnutí kooperace firem Geis CZ a General Parcel Čechy

Spediční společnosti Geis CZ a dopravní společnosti General Parcel Čechy plynou ze spolupráce příznivé konkurenční výhody, a to umění přepravit nejen celovozové nebo kusové zásilky odpovídající svými parametry tzv. zásilkám Cargo, ale také doručovat malé zásilky, resp. balíky v oblasti přepravních služeb.

Zásadní vliv na hodnotnou spolupráci má:

- kvalitní komunikační a informační systém, který propojuje vzájemné podnikání obou firem,
- jasně stanovená pravidla a meze s cílem flexibilní a efektivní spolupráce a
- důvěra.

Na základě těchto aspektů je konečnému zákazníkovi služba poskytnuta ve vyšší kvalitě, cenově efektivnější a dříve.

3.6 Kalkulace nákladů General Parcel Čechy

Proces dopravy představuje souhrn činností, které na sebe navazují z hlediska věcného i časové a jimiž dochází k uskutečnění dopravy zásilek a vzniku dopravních nákladů. Při stanovení ekonomické náročnosti dopravních služeb je důležité vyčíslit výši jednotlivých nákladových položek s cílem náklady snižovat a udržovat je na nejnižší úrovni.

Kalkulace nákladů poskytuje přehled jednotlivých složek nákladů vznikající v dopravní společnosti, které ovlivňují ekonomickou efektivnost podniku.

Vyhotovená kalkulace by pro dopravní firmu mohla být prospěšná, protože s největší pravděpodobností dopravní společnost General Parcel Čechy má stanovený svůj kalkulační vzorec a vyhotovení jiné kalkulace by přineslo možnost porovnání toho, která kalkulace firmě přináší lépe zpracované podklady pro stanovení cen a vyčíslení nákladových položek. Ale protože jsem nebyla obeznámena se strukturou kalkulace, nemohla jsem porovnání a příslušné vyhodnocení provést. Z tohoto důvodu jsem výslednou prodejní cenu z vypočítané kalkulace nákladů porovнала právě s výši základní ceny uvedené v ceníku vnitrostátní dopravy.

Kalkulaci nákladů jsem vypracovala pomocí kalkulačního vzorce uvedeného v odborné literatuře Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě, cvičebnice od Eislera J. (2005, str. 53), jehož vzorový kalkulační vzorec je následující:

1 Přímý materiál

1.1 Spotřeba pohonných hmot a maziv

1.2 Prýžkové obruče

1.3 Ostatní přímý materiál

2 Přímé mzdy

2.1 Mzdy řidičů

2.2 Pojištění řidičů

2.3 Cestovné

3. Přímé odpisy

4 Ostatní přímé náklady

4.1 Přímé opravy údržba

4.2 Zákonné pojištění odpovědnosti

4.3 Silniční daň

4.4 Dálniční poplatek

4.5 Jiné přímé náklady

a) PŘÍMÉ NÁKLADY CELKEM

5 + 6 Režie

b) VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU

7 Odbytové náklady

c) ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU

8 Zisk

d) VÝROBNÍ CENA

9 Daň z přidané hodnoty

e) CENA VČETNĚ DPH

Uvedený vzorový kalkulační vzorec jsem musela upravit, protože se jedná o dopravní nikoli autobusovou společnost a dle získaných podkladů jsem do přímého materiálu zahrnula závislé náklady (spotřebu pohonných hmot a maziv, opotřebení pneumatik a ostatní přímý materiál), které jsou vymezeny na kalkulační jednici 1 kilometr. Způsob výpočtu přímého materiálu:

- **Spotřeba pohonných hmot a maziv**

Nejdříve jsem musela odvodit měrnou spotřebu paliva na počet ujetých kilometrů (30,5 l/ 100 km), přepočít na kalkulační jednici činí 0,305 l/ 1 km. Výslednou měrnou normu spotřeby paliva na 1 km jsem vynásobila aktuální cenou nafty, která ke dni 30. 4. 2010 činila 30,45 Kč.

$$\text{norma spotřeby nafty} = 0,305 \times 30,45 = 9,29 \text{ Kč/ km}$$

K získané normě spotřeby nafty jsem přičetla normu spotřeby maziv, která je odvozena z položky norma spotřeby nafty ve výši 5%, podle zkušeností s dosavadním provozem nákladního automobilu. Celková norma spotřeby pohonných hmot a maziv je součtem normy spotřeby paliva a normy spotřeby maziv.

$$9,29 + 0,46 = \mathbf{9,75 \text{ Kč/ km}}$$

- **Opotřebení pneumatiky**

Při stanovení kalkulace nákladů na pneumatiky jsem vycházela z průměrné ceny 1 pneumatiky (8 300 Kč), pro kterou je stanovena předpokládaná životnost 80 000 ujetých kilometrů. Vydělením položek jsem získala normu spotřeby pneumatik.

$$\text{norma spotřeby pneumatik} = 8\,300 / 80\,000 = 0,1038 \text{ Kč/ km}$$

Vypočítanou normu spotřeby pneumatik jsem vynásobila počtem potřebných kol nákladního automobilu (12 kol).

$$0,1038 \times 12 = \mathbf{1,25 \text{ Kč/ km}}$$

- **Ostatní přímý materiál**

Tato položka je stanovena procentem z normy nákladů na spotřebu pohonných hmot, ve výši 8%.

$$9,75 \times 0,08 = \mathbf{0,78 \text{ Kč/ km}}$$

Součet dílčích výsledků jsou **celkové přímé náklady = 11,78 Kč/ km.**

Druhou kalkulační položkou jsou přímé mzdy, které představují součet mezd řidičů a pojištění řidičů. Tyto náklady jsou vymezeny na kalkulační jednici 1 hodina provozu. Způsob výpočtu přímých mezd:

- **Mzdy řidičů**

Řidiči jsou zpravidla odměňováni výkonnostně nebo v závislosti na odpracované době, při této kalkulaci jsem vycházela z průměrně určených mzdových nákladů na hodinu (118 Kč/ hod.).

$$\text{mzdy řidičů} = \mathbf{118 \text{ Kč/ hod.}}$$

- **Pojištění řidičů**

V rámci pojištění řidičů jsem vycházela z aktuální výše sociálního a zdravotního pojištění placeného zaměstnavatelem (celkem 34%) a ze sazby pojištění nemoci z povolání, jehož sazba týkající se dopravní činnosti činí 8,4 promile ročně (1 promile = 1/10 procenta), podle Vyhlášky Ministerstva financí č. 125/1993 Sb., která stanovuje podmínky a sazby zákonného pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání.

$$[(34 + 0,84) / 100] \times 118 = \mathbf{41,11 \text{ Kč/ hod.}}$$

Součet dílčích výsledků jsou **přímé mzdy = 159,11 Kč/ hod.**

Do třetí kalkulační skupiny patří přímé odpisy, které jsou fixním nákladem, jsou neměnné a jsou počítány ročně z hlediska jednoho nákladního automobilu.

- **Přímé odpisy**

Odpisy se vztahují k opotřebovávanému nákladnímu automobilu (silniční tahač) značky MERCEDES BENZ se vstupní cenou 2 820 000 Kč. Odpisy jsou vypočteny rovnoměrným způsobem, dle sazeb 2. odpisové skupiny, do které se nákladní automobil

zařazuje. Výše odpisové sazby v druhém i v dalších letech (bez technického zhodnocení) činí 22,25%.

$$2\,820\,000 \times 0,2225 = \mathbf{627\,450\,Kč}$$

Ostatní přímé náklady jsou 4. skupinou kalkulace a zahrnují další fixní náklady, které nejsou na výkonech závislé a jsou vypočteny ročně z hlediska jednoho nákladního automobilu.

- **Přímé opravy, údržba**

Výše nákladů vynaložených na opravy a údržbu je stanovena odhadem dle dosažených výsledků v minulém roce.

$$\text{Odhad} = \mathbf{272\,000\,Kč}$$

- **Zákonné pojištění odpovědnosti**

Tato položka není závislá na výkonech a je stanovena dle standardních podmínek povinného ručení České pojišťovny, u kterého jsou rozhodující údaje o vozidle, doba a způsob placení pojištění a doplňující údaje pro výpočet ceny pojištění.

$$\text{Zákonné pojištění odpovědnosti} = \mathbf{26\,455\,Kč}$$

- **Silniční daň**

Výše silniční daně je stanovena podle příslušného zákona (zákon o dani silniční). Sazba odpovídá automobilu s 2 možnými nápravami a 15 – 18 tunám hmotnosti.

$$\text{Silniční daň} = \mathbf{23\,700\,Kč}$$

- **Dálniční poplatek**

Dálniční poplatek představuje částku, která umožňuje oprávněně využívat vozidlem po určitou dobu zpoplatněné dálnice a rychlostní silnice. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění upravuje zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. V případě zohledňování nákladního automobilu s hmotností vyšší než 12 tun se dálniční poplatek neplatí.

$$\text{Dálniční poplatek} = \mathbf{0\,Kč}$$

$$\begin{aligned} \text{Součet dílčích výsledků jsou } &\mathbf{\text{ostatní přímé náklady 1 nákladního vozu} =} \\ &\mathbf{= 322\,155\,Kč/rok.} \end{aligned}$$

Přímé náklady celkem představují součet nákladových položek v jednotlivých sloupcích. K fixním nákladům jsem následně přičetla **režijní náklady**, které se do kalkulace promítly ve stejné výši jako v minulém období, jedná se o roční výši režie vztahující se k jednomu nákladnímu automobilu.

$$\text{Režie} = 680\,000 \text{ Kč}$$

Vlastní náklady výkonu v prvním sloupci představují přímé náklady celkem závislé na ujetých kilometrech vynásobené odhadem ujetých kilometrů (130 000 km) za rok pro jeden nákladní automobil, ve druhém sloupci se jedná o přímé náklady celkem závislé na hodinách provozu vynásobené odhadem 8 000 provozních hodin nákladního automobilu za rok, ve třetím sloupci je zobrazen součet ročních fixních (nezávislých) nákladů na jeden nákladní vůz.

Odbytové náklady jsou již zahrnuty v režijních nákladech. **Úplné vlastní náklady výkonu** odpovídají součtu jednotlivých vlastních nákladů výkonu.

Celkové průměrné náklady na jeden kilometr znázorňují výši úplných vlastních nákladů vydělenou počtem ujetých kilometrů za rok pro jeden nákladní automobil (130 000 km).

Dopravní firma si kalkuluje **zisk** ve výši 45% z nákladů, přesněji z celkových průměrných nákladů na jeden kilometr. **Cena výkonu** představuje součet průměrných celkových nákladů na ujetý kilometr a zisku na ujetý kilometr.

Tento typ služeb je zatížen 20% **daní z přidané hodnoty**, která se počítá z ceny výkonu. Vypočítanou daň jsem přičetla k ceně výkonu a výsledkem je **konečná prodejní cena**, která po zaokrouhlení vyšla na **60 Kč za přepravu jedné zásilky**.

Kalkulace je pouze jeden ze způsobu jak určit prodejní cenu. V závěru kalkulace nákladů dopravní společnosti General Parcel Čechy jsem vypočítala prodejní cenu za přepravu zásilky bez ohledu na její hmotnost. Prodejní cena zásilky dle kalkulace nákladů vyšla v průměrné výši, neboť úplné vlastní náklady výkonu jsou vykalkulované na jeden ujetý kilometr, jejichž celkový počet byl zjištěn průměrným odhadem.

Ve skutečnosti dopravní společnost General Parcel Čechy cenu za své služby účtuje dle ceníků, které zohledňují odpovídající hmotnost balíků, neboť právě hmotnost ovlivňuje spotřebu pohonných hmot, opotřebení pneumatik a automobilů a potřebu různých typů nákladních aut. Proto je pro dopravní firmu výhodnější stanovit a modelovat ceny právě na základě údajů hmotnosti zásilky, protože i základní cena jedné zásilky s nejnižší uvedenou hmotností v ceníku vnitrostátní dopravy je vyšší (80 Kč), než průměrně vypočítaná prodejní cena v rámci kalkulace nákladů na kalkulační jednici 1 kilometr.

Ceník vnitrostátní přepravy General Parcel Čechy je uveden v příloze č. 9, ceník mezinárodní přepravy v příloze č. 10, ceny se týkají jednoho kusu a ukázka ceníku služeb letecký kurýr je obsažen v příloze č. 11.

Výsledná cena poskytovaných služeb General Parcel Čechy navíc zahrnuje mýto, palivový příplatek, jehož výše se odvíjí od aktuální ceny pohonných hmot a další příplatky týkající se speciálních služeb.

Tabulka 3.1 Kalkulace nákladů General Parcel Čechy pro kalkulační jednici 1km.

Zdroj: Vlastní výpočet.

Název položky	Náklady		
	Závislé		Fixní
	Kč/km	Kč/hod.	Kč/nákladní automobil
1. Přímý materiál	11,78		
Spotřeba pohonných hmot a maziv	9,75		
Opotřebení pneumatik	1,25		
Ostatní přímý materiál	0,78		
2. Přímé mzdy		159,11	
Mzdy řidičů		118	
Pojištění řidičů		41,11	
3. Přímé odpisy			627 450
4. Ostatní přímé náklady			322 155
Přímé opravy, údržba			272 000
Zákonné pojištění odpovědnosti			26 455
Silniční daň			23 700
Dálniční poplatek			0
a) PŘÍMÉ NÁKLADY CELKEM	11,78	160,19	949 605
Režie			680 000
b) VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU	1 531 400	1 272 880	1 629 605
Odbytové náklady	x		
c) ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY VÝKONU	4 433 885		
Celkové průměrné náklady na 1 km	34,11		

Zisk	15,35
d) CENA VÝKONU	49,46
Daň z přidané hodnoty	9,9
e) CENA VČETNĚ DPH	59,36

3.7 Vyhodnocení finanční výkonnosti General Parcel Čechy

K vyhodnocení finanční výkonnosti dopravní společnosti General Parcel Čechy jsem vypracovala analýzu poměrových ukazatelů, která diagnostikuje finanční zdraví podniku. Data pro zpracování poskytují finanční výkazy podniku.

Finanční výkazy dopravní firmy nejsou uvedeny v přílohách, neboť mi je firma neposkytla. Pouze mi ústně sdělila hodnoty vybraných absolutních ukazatelů s tím, že nedovolila jejich zveřejnění. Z těchto údajů jsem vyhotovila poměrovou analýzu za rok 2006 - 2008, která je základem finanční analýzy podniku.

Tabulka 3.2 Poměrová analýza dopravní firmy General Parcel Čechy.

<i>Ukazatel likvidity</i>	<i>Vztahy pro výpočet</i>	2006	2007	2008
Běžná likvidita	OA/CK kr.	2,5	1,9153	2,8309
Pohotová likvidita	(OA-zás.)/CK kr.	1,28	1,3338	1,5388
Okamžitá likvidita	(OA-zás.-pohl.)/CK kr.	0,0062	0,0941	0,4545
<i>Ukazatel zadluženosti</i>				
Celková zadluženost	CK/A	0,4642	0,5296	0,5606
Podíl vl. kapitálu na aktivech	VK/A	0,5036	0,461	0,4256
Zadluženost vl. kapitálu	CZ/VK	0,9217	1,1489	1,3205
Úrokové krytí	EBIT/nákl. úroky	11,66	10,41	7,4788
<i>Ukazatel aktivity</i>				
Doba obratu závazků	záv.*360/T	33,9303	50,26	44,2046
Doba obratu pohledávek	pohl.*360/T	22,3737	46,6505	35,05
<i>Ukazatel rentability</i>				
Rentabilita tržeb	EAT/T	0,1055	0,1324	0,1071
Rentabilita vl. kapitálu	EAT/VK	0,3515	0,4151	0,4911

Vysvětlivky:	A... aktiva	CK kr... cizí kapitál krátkodobý
	CK... cizí kapitál	CZ.... cizí zdroje
	EAT... zisk po zdanění	EBIT... zisk před zdaněním

OA... oběžná aktiva	pohl... pohledávky
T... tržby	VK... vlastní kapitál
zás... zásoby	zav... závazky

Likvidita zobrazuje schopnost podniku dostat svým krátkodobým závazkům, dělí se na běžnou, pohotovou a okamžitou. Z pohledu běžné i pohotové likvidity nedocházelo k problémům dopravní firmy při krytí krátkodobých závazků. Problém mohl nastat v případě, kdy by podnik musel své závazky zaplatit ihned z hotových peněžních prostředků, neboť hodnota okamžité likvidity neodpovídala stanovenému rozpětí a podnik v těchto letech nebyl schopen okamžité úhrady svých závazků.

Celková zadluženost je základní ukazatel zadluženosti vypovídající o tom, z kolika procent jsou aktiva financována cizími zdroji. Od roku 2007 byla aktiva z větší poloviny financována z cizích zdrojů, což pro podnik nemusí znamenat okamžitě negativní stav, neboť cizí zdroje mohou být navýšeny rezervami, které mají vliv na nárůst zadluženosti. Ukazatel podílu vlastního kapitálu na aktivech charakterizuje dlouhodobou finanční stabilitu, udává do jaké míry je podnik schopen krýt majetek vlastními zdroji. Vývoj tohoto ukazatele je bohužel nepříznivý, což bylo vyvoláno růstem celkové zadluženosti. Zadluženost vlastního kapitálu by se měla pohybovat do 100% a žádoucí je klesající trend, ale v dopravní firmě od roku 2007 došlo k navýšení hodnoty nad 100%, ale pro společnost nadnárodního charakteru a se stabilními příjmy tato situace nepřinesla větší obavy možných problémů hospodaření. Ukazatel úrokového krytí udává, kolikrát jsou úroky pokryty hospodářským výsledkem před zdaněním a úroky. Čím vyšší hodnota, tím je finanční situace podniku lepší, ale v General Parcel Čechy dochází naopak k poklesu ukazatele úrokového krytí.

Doba obratu závazků udává průměrnou dobu splatnosti závazků, která se z hlediska dopravní firmy pohybuje v průměrné době 30 až 60 dní, trendem je snižování počtu dní. Doba obratu pohledávek udává průměrnou dobu splatnosti pohledávek – dobu, kdy jsou pohledávky přeměněny v hotovost. V roce 2006 společnost dosáhla nižší než průměrné doby (30 – 60 dní), ale v následujícím období došlo k navýšení časového období. Ale společnost nemá se splatností pohledávek ani závazků dlouhodobě problémy.

Rentabilita (ziskovost) tržeb udává míru zisku připadající na 1 Kč tržeb. V rámci procentního vyjádření z 1 Kč tržeb za poskytované služby dokáže dopravní společnost vyprodukovat více než 10% zisku ve všech třech sledovaných letech. Ziskovost vlastního kapitálu je základní ukazatel rentability, který je důležitý především pro vlastníky, kteří si zjišťují, zda jejich vložený kapitál do společnosti je dostatečně zhodnocován a v případě

General Parcel Čechy je zhodnocován vysoce, nad průměrnou očekávanou hodnotu pohybující se kolem 15%.

Ke zpřesnění finančního stavu dopravní firmy General Parcel Čechy je vhodné uvést jeden z modelů účelově vytvořené soustavy modelů. Pro zhodnocení finanční situace podniku jsem si vybrala bankrotní model, který udává pravděpodobnost bankrotu společnosti, tzv. Tafflerův model.

Tabulka 3.3 Tafflerův model dopravní firmy General Parcel Čechy.

<i>Tafflerův model</i>	2006	2007	2008
a	1,8253	1,5588	1,5891
b	3,9747	2,8994	2,9104
c	0,1581	0,2016	0,2389
d	1,6177	1,4205	1,8948
Zr	1,7714	1,4667	1,5668

$$Zr = 0,53*a + 0,13*b + 0,18*c + 0,16*d$$

a = zisk před zdaněním a úroky/ závazky = rentabilita cizího kapitálu (krátkodobého)

b = oběžná aktiva/ cizí kapitál = vázanost dluhů v aktivech

c = závazky/ aktiva = krátkodobá zadluženost

d = tržby celkem/ aktiva = obrat celkových aktiv

Porovnávání hodnoty Taflerova modelu

Z výsledků Taflerova modelu je viditelné, že hodnoty jsou podstatně vyšší, než kritická hodnota 0,2, která konstatuje, že u společností s výslednou hodnotou modelu nižší než tato, lze očekávat bankrot s vyšší pravděpodobností. Proto se dopravní firma nemusí obávat o pružný a bezproblémový chod společnosti.

Shrnutí poznatků z analýzy finanční výkonnosti

Finanční analýza poukazuje nejen na silné stránky podniku, ale pomáhá odhalit případné problémy v podnikání.

Dopravní společnosti General Parcel Čechy v roce 2006 problémy vznikly, týkaly se neschopnosti okamžité úhrady veškerých splatných závazků, ale situace se meziročně

zlepšuje, z čehož vyplývá, že si firma ponechává nejlikvidnější část oběžných aktiv ve větším množství, než tomu bylo v minulých letech.

Problém vzniká také v nárůstu zadluženosti, proto se zadluženost vlastního kapitálu dostala přes 100%, zatím to pro firmu nemá zásadní vliv. Ze získaných ekonomických údajů neumím odhadnout budoucí vývoj zadluženosti ze strany firmy, ale k zásadnímu nárůstu celkové zadluženosti by už nemělo docházet, neboť by podniku mohl nastat problém se splacením půjček a úroků.

Rentabilita tržeb udává, že na 1 Kč tržeb za přepravované služby připadá více než 10% zisku, což je z pohledu podniku i klientů optimální, neboť podnik dosahuje vysokých výdělků a cíleně se snaží a podporuje růst tržní hodnoty podniku při poskytování kvalitních přepravních služeb za příznivé prodejní ceny.

Výsledné hodnoty ostatních ukazatelů dosahují od roku 2006 zlepšení, proto se do budoucna dopravní firma musí zabývat pouze výši a důvody své zadluženosti.

4 Návrh a doporučení

Na trhu služeb se dnes objevuje celá řada logistických firem poskytující spediční nebo dopravní služby, které se snaží získat skrze své obchodní zástupce klienty zajímavými nabídkami a výhodami, proto je nezbytné zaměřit se na splnění základních podmínek týkající se rychlosti, efektivnosti a ceny přepravy společně s odpovídající kvalitou poskytovaných přepravních služeb.

Podle působení a výsledků kooperace neexistuje žádný problém, který by zapříčinil vznik nežádoucího stavu vyplývající z podnikání speditérské firmy a jejího dopravního partnera. Jedním z důvodů bezvadného konání je fakt, že se jedná o sesterské společnosti, které mají společného vlastníka, mateřskou společnost Geis, se sídlem v Německu. V České republice společnosti Geis CZ a General Parcel Čechy patří k největším přepravním a logistickým společnostem, zejména díky efektivně vládnoucí kooperaci, která podporuje vznik synergických efektů.

Z pohledu kooperace by nebylo bezvýsledné, aby spediční firma vyhodnotila kvalitu poskytovaných služeb svých ostatních renomovaných partnerů, aby zjistila, kteří jsou pro ni z různých hledisek ti nejvýhodnější, např. z hlediska bezproblémových vztahů, bezchybného uzavírání smluv, včasnosti plnění úloh a závazků, dodání úplných a nepoškozených zásilek, dodržování pravidel a norem stanovených v rámci spolupráce apod.

Pro firmu General Parcel Čechy by mohlo být přínosem vyhotovení kalkulace nákladových položek, resp. dopravních nákladů firmy ve vypočtení kalkulačního vzorce, který jsem zpracovala v analýze stávajícího stavu. Myslím si, že by nebylo od věci, v dopravní firmě provést kalkulace z více možných hledisek. Proto by zpracovaná kalkulace mohla být pomůckou pro zhodnocení výše nákladů na kalkulační jednici 1 kilometr, aby následně dopravní firma porovнала kalkulace různých druhů a metod zpracování přinášející nejlépe vytvořené podklady pro stanovení cen služeb a hodnocení ekonomické efektivnosti.

Zpracování analýzy poměrových ukazatelů slouží k vyhodnocení kooperace v rámci stanovení finanční efektivnosti dopravní společnosti. Výsledky ukazatelů vychází v příznivých hodnotách, s výjimkou okamžité likvidity, i když se její hodnota meziročně zvyšuje a s výjimkou růstu zadluženosti, jejíž podstatu zvyšování neznám. Ale pokud dochází ke zvyšování zadluženosti z důvodů zvyšování úvěrů a půjček, tak by dopravní společnost v budoucnu měla dohlížet, aby k zásadnímu nárůstu celkové zadluženosti již nedocházelo,

neboť by podniku mohly nastat problémy se splacením úroků z půjček, což zobrazuje ukazatel úrokového krytí, který se každým rokem snižuje.

Optimalizace finanční struktury je žádoucí a promítá se na základě podílu vlastního a cizího kapitálu na celkových aktivech společnosti k danému okamžiku, proto ukazatele zadluženosti dosahující 50% hranice, jsou považovány za vyhovující. Snaha podniku by se měla orientovat na snižování financování aktiv cizími zdroji a zvyšovat podíl vlastního kapitálu na aktivech přinášející finanční stabilitu podniku.

5 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo posoudit kooperaci firem, spediční firmy Geis CZ, s. r. o. a dopravní firmy General Parcel Čechy, spol. s r. o.

Úmyslem každého podniku je udržet si svou pozici na trhu, logistická firma Geis CZ si svou pozici na českém trhu vydobyla poměrně za krátkou dobu existence a nadále se zvětšuje a stoupá především díky spoluprací s proslulými partnery. Dopravní společnost nadnárodního charakteru General Parcel Čechy je jedním z partnerů spediční firmy, tudíž patří do německé logistické skupiny Geis.

Na základě teoretických poznatků s využitím znalecké literatury jsem v teoretické části představila základní informace týkající se logistiky, logistického, přepravního a dodavatelského řetězce, dopravních i přepravních služeb, logistických nákladů a výkonů a dalších důležitých pojmů patřící do dané oblasti řešení.

V aplikační části neboli analýze stávajícího stavu jsem se zaměřila na představení mateřské a obou sesterských společností s charakteristikou poskytovaných služeb a rovněž na účel kooperace s ukázkou obchodního případu. K posouzení spolupráce z hlediska stanovení finanční jistoty dopravní společnosti, jsem zpracovala finanční analýzu. Samotná analýza byla provedena pomocí poměrových ukazatelů likvidity, zadluženosti, aktivity a rentability. Pro celkové zhodnocení finanční situace společnosti jsem použila jeden z bankrotních modelů, Taflerův model hodnotící komplexní finanční situaci společnosti, který konstatuje, že se společnost nemusí bát bankrotu. Následně zjištěná výše logistických resp. dopravních nákladů v rámci kalkulačního vzorce je příznivá, snad stejně jako zpracování kalkulace pro dopravní firmu. Bohužel jsem nebyla seznámená se skutečně provedenými kalkulacemi v dopravní firmě, proto nemůžu posuzovat jejich hodnotu a význam.

V kapitole návrh a doporučení jsem objasnila, že v této kooperaci nebyl nalezen žádný problém. Při vyhodnocení finanční výkonnosti se ukázalo, že si společnost General Parcel Čechy vede dobře, většina hodnocených ukazatelů dosahuje od roku 2006 zlepšení. Do budoucna je nutné zaměřit se pouze na oblast zadluženosti. Na základě návrhů a doporučení lze konstatovat, že cíle práce byly splněny.

Seznam použité literatury

1. CISKO, Š.; CENIGA, P.; KLIEŠTIK, T. *Náklady v logistickom reťazci*. Žilina: EDIS, 2006. 167 s. ISBN 80-8070-525-9.
2. DOUGLAS, M. L.; STOCK, J. R.; ELLRAM, L. M. *Logistika*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2000. 589 s. ISBN 80-7226-221-1.
3. DRAHOTSKÝ, I.; ŘEZNÍČEK, B. *Logistika procesy a jejich řízení*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2003. 327 s. ISBN 80-7226-521-0.
4. DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2009. 224 s. ISBN 978-80-86929-51-4.
5. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě, cvičebnice*. Praha: Oeconomica, 2005. 107 s. ISBN 80-245-0966-0.
6. EMMETT, S. *Řízení zásob: jak minimalizovat náklady a maximalizovat hodnotu*. 1 vyd. Brno: Computer Press, 2008. 298 s. ISBN 978-80-251-1828-3.
7. FIBÍROVÁ, J.; ŠOLJÁKOVÁ L. *Hodnotové nástroje řízení a měření výkonnosti podniku*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. 264 s. ISBN 80-7357-084-X.
8. GRUBLOVÁ, E. a kol. *Podniková ekonomika*. Ostrava: Repronis, 2004. 438 s. ISBN 80-86122-75-1.
9. HESKOVÁ, M. a kol. *Kooperace*. Praha: Profess Consulting, s. r. o., 2005. 142 s. ISBN 80-7259-048-0.
10. HORÁKOVÁ, H.; KUBÁT, J. *Řízení zásob: logistické pojetí, metody, aplikace, praktické úlohy*. 3. vyd. Praha: Profess Consulting, 1998. 236 s. ISBN 80-85235-55-2.
11. KLABUSAYOVÁ, N.; BURDILÁKOVÁ, R.; ZLÁMALOVÁ, J. *Ochrana spotřebitele, geneze a současnost*. Ostrava: VŠB – TUO, 2009. 164 s. ISBN 978-80-248-2037-8.
12. LÍBAL, V.; KUBÁT, J. a kol. *ABC logistiky v podnikání*. Praha: Nadatur, 1994. 284 s. ISBN 80-85884-11-9.
13. MACUROVÁ, P.; KLABUSAYOVÁ, N. *Logistika I*. Ostrava: VŠB – TUO, 2007. 118 s. ISBN 978-80-248-1419-3.
14. NOVÁK, R.; PERNICA, P.; SVOBODA, L.; ZELENÝ, L. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6.
15. PERNICA, P. *Arts Logistics*. 1 vyd. Praha: Oeconomica, 2008. 426 s. ISBN 978-80-245-1412-3.

16. PERNICA, P. *Logistika pro 21. století, 1. díl*. 1. vyd. Praha: Radix, 2005. 570 s. ISBN 80-86031-59-4.
17. RŮČKOVÁ, P. *Finanční analýza metody, ukazatele, využití v praxi*. 2. vyd. Praha: Grada, a. s., 2008. 120 s. ISBN 978-80-247-2481-2.
18. SCHULTE, CH.; BAUDYŠ, A.; TOMEK, G. *Logistika*. Victoria Publishing, 1994. 301 s. ISBN 80-85605-87-2.
19. SIXTA, J.; MAČÁT, V. *Logistika, teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3.
20. ŠTŮSEK, J. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. 227 s. ISBN 978-80-7179-534-6.
21. <http://www.baliky.cz/> [cit. 2010-02-01].
22. <http://business.center.cz/> [cit. 2010-03-02].
23. <http://www.ceskapojistovna.cz/> [cit. 2010-04-02].
24. <http://www.geis.cz/> [cit. 2010-02-01].
25. <http://www.itiv.cz/index.php?typ=clanky&id=1> [cit. 2010-04-10].
26. <http://www.kurzy.cz/komodity/index.asp?A=6&od=3.4.2008&MAXROWS=50> [cit. 2010-04-02].
27. http://logistika.ihned.cz/1-10004920-17858670-B00000_detail-91 [cit. 2010-03-02].
28. <http://www.mdcz.cz/cs/> [cit. 2010-04-02].
29. <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/> [cit. 2010-04-02].
30. http://www.mdcz.cz/mdcz/flash/rocenka_01/rocenka/ [cit. 2010-04-02].
31. http://www.mdcz.cz/mdcz/flash/rocenka_02/Rocenka/obsah.htm [cit. 2010-04-10].
32. <http://www.zacek.info/> [cit. 2010-04-10].

Seznam zkratk

COD	Přeprava na dobírku
EXW	Přeprava zásilky = přepravu hradí příjemce
FCL	Celokontejnerové zásilky (z angl. Full Container Load)
ISO	Mezinárodní organizace pro normalizaci (z angl. International Organization for Standardization)
IT	Informační technologie (z angl. Information Technology)
KM	Kilometr
LCL	Přepravy ve sběrných kontejnerech
MKD	Mezinárodní kamionová doprava
SBS	Sběrné zboží, resp. sběrná služba
VH	Výsledek hospodaření

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 6. 5. 2010

Lucie Prokopová

Adresa trvalého pobytu studenta:

Třebovická 5030

Ostrava – Třebovice

722 00

Seznam grafů

Graf 2.1 Pohyb cen pohonných hmot za poslední dva roky.	12
---	----

Seznam obrázků

Obrázek 2.1 Systém skladovací činnosti.	15
Obrázek 2.2 Logistická výkonnost.	17
Obrázek 3.1 Geis – celosvětová síť poboček a partnerů.	25
Obrázek 3.2 CargoExpres.	28
Obrázek 3.3 CargoEvropa.	29
Obrázek 3.4 Geis CZ, s. r. o. – pobočky.	30
Obrázek 3.5 General Parcel Čechy – pobočky.	32
Obrázek 3.6 General Parcel Čechy – systém Track & Trace.	33
Obrázek 3.7 General Parcel Čechy – vzorové štítky s čárovými kódy.	33
Obrázek 3.8 Geis CZ, s. r. o. – historie.	35

Seznam tabulek

Tabulka 2.1 Vlastnosti vybraných druhů dopravy.	7
Tabulka 3.1 Kalkulace nákladů General Parcel Čechy pro kalkulační jednici 1km.	44
Tabulka 3.2 Poměrová analýza dopravní firmy General Parcel Čechy.	45
Tabulka 3.3 Tafflerův model dopravní firmy General Parcel Čechy.	47

Přílohy

Příloha č. 1	Incoterms 2000
Příloha č. 2	Vliv logistických činností na celkové logistické náklady
Příloha č. 3	Neustálý rozvoj skupiny Geis od roku 2002 – 2008
Příloha č. 4	Vývoj obrátu a růst počtu zaměstnanců firmy Geis CZ
Příloha č. 5	Certifikát ISO 9001 Geis CZ
Příloha č. 6	Certifikát ISO 9001 General Parcel Čechy
Příloha č. 7	Všeobecné obchodní podmínky Geis CZ
Příloha č. 8	Všeobecné obchodní podmínky General Parcel Čechy
Příloha č. 9	Ceník vnitrostátní přepravy General Parcel Čechy
Příloha č. 10	Ceník mezinárodní přepravy General Parcel Čechy
Příloha č. 11	Ukázka ceníku služeb letecký kurýr General Parcel Čechy

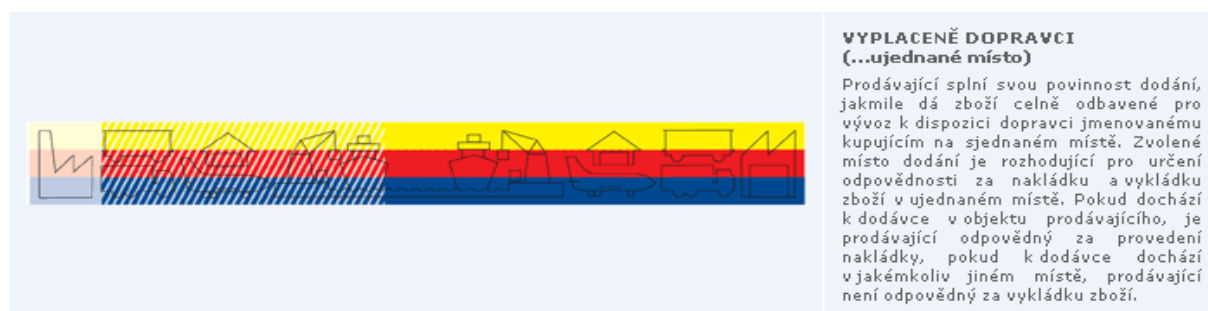
Příloha č. 1 – Incoterms 2000. Zdroj: Novák, Pernica, Svoboda, Zelený (2005).



EXW (jakýkoliv druh dopravy)



FCA (jakýkoliv druh dopravy)



FAS (námořní, vnitrozemská vodní doprava)



FOB (námořní, vnitrozemská vodní doprava)

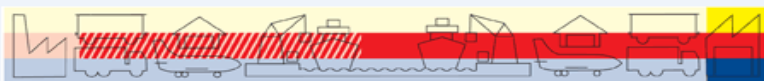


CFR (námořní, vnitrozemská vodní doprava)**NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ
(...ujednaný přístav určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží přes zábradlí lodi v přístavu nalodění. Proávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakož i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží, přechází z prodávajícího na kupujícího.

CIF (námořní, vnitrozemská vodní doprava)**NÁKLADY, POJIŠTĚNÍ
A PŘEPRAVNÉ
(...ujednaný přístav určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží přes zábradlí lodi v přístavu nalodění. Proávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakož i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží, přechází z prodávajícího na kupujícího. Proávající je dále povinen obstarat námořní pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy, uzavřít pojišťovací smlouvu a zaplatit pojistné.

CPT (jakýkoliv druh dopravy)**PŘEPRAVA PLACENA DO
(...ujednané místo určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží dopravci jím jmenovanému. Proávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného místa určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakož i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží do péče dopravce, přechází z prodávajícího na kupujícího.

CIP (jakýkoliv druh dopravy)**PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENY
DO
(...ujednané místo určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží dopravci jím jmenovanému. Proávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného místa určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakož i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží do péče dopravce, přechází z prodávajícího na kupujícího. Proávající je dále povinen obstarat pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy, uzavřít pojistnou smlouvu a zaplatit pojistné.

DAF (jakýkoliv druh dopravy)**S DODÁNÍM NA HRANICI
(...ujednané místo)**

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku nevyložené, odbavené pro vývoz, ale nikoli pro dovoz v ujednaném bodě a místě na hranici, ale před celní hranicí sousední země.

DES (námořní, vnitrozemská vodní doprava)**S DODÁNÍM Z LODI
(...ujednaný přístav určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dá zboží neodbalené pro dovoz k dispozici kupujícímu na palubě lodi v ujednaném přístavu určení. Prodávající nese veškeré náklady a nebezpečí spojená s dodáním zboží do přístavu určení před jeho vykládkou.

DEQ (námořní, vnitrozemská vodní doprava)**S DODÁNÍM Z NÁBŘEŽÍ
(...ujednaný přístav určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dá zboží neodbalené pro dovoz k dispozici kupujícímu na nábreží v ujednaném přístavu určení. Prodávající nese všechna nebezpečí a náklady spojené s dodáním zboží do ujednaného přístavu určení a s vykládkou zboží na nábreží. Doložka DEQ vyžaduje, aby kupující odbavil zboží pro import a zaplatil veškeré formality, clo, daně a jiné poplatky účtované v dovozu.

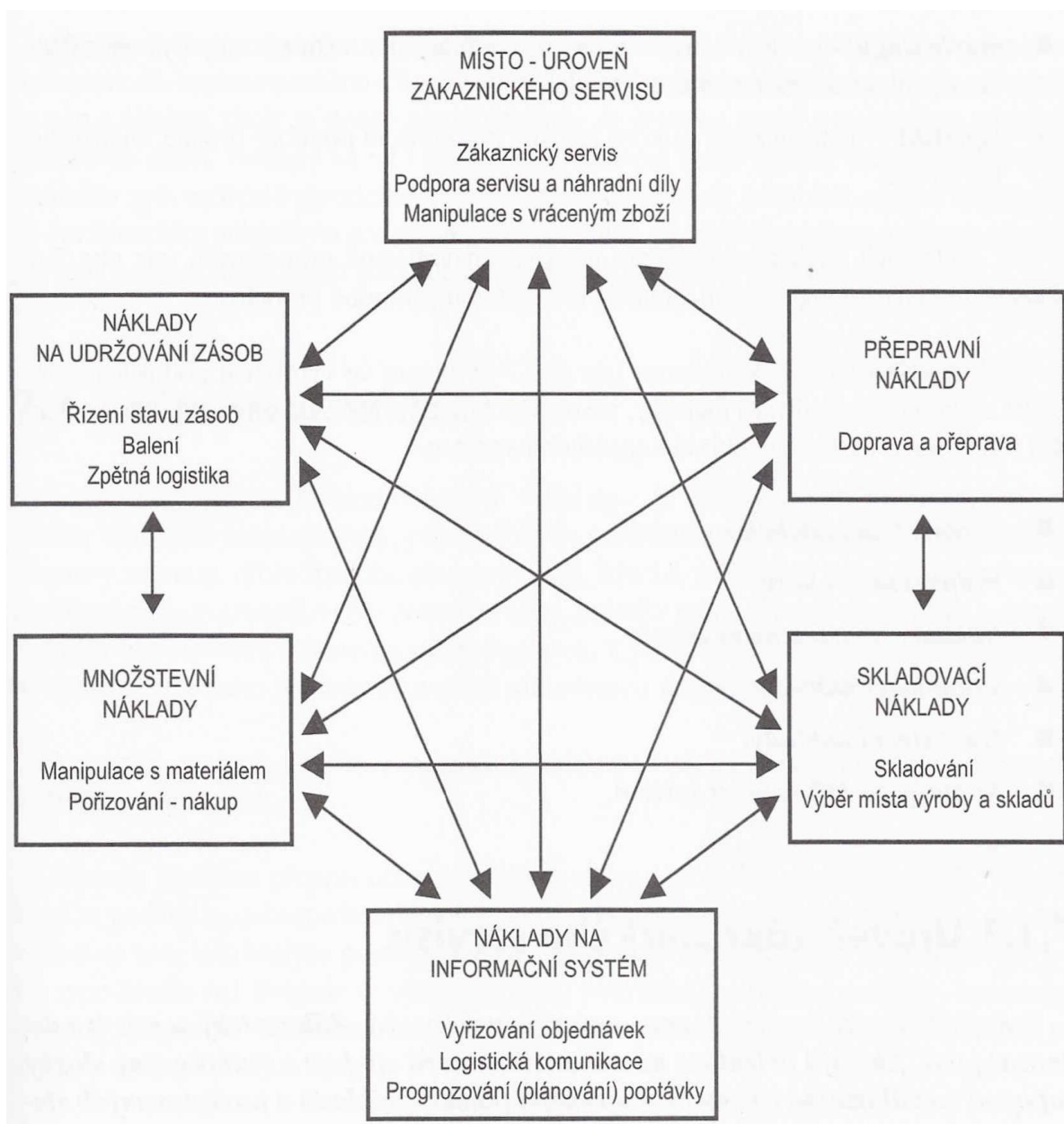
DDU (jakýkoliv druh dopravy)**S DODÁNÍM CLO NEPLACENO
(...ujednané místo určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží kupujícímu, celně neodbalené v dovozu a nevyložené z příchozího dopravního prostředku do ujednaného místa určení. Prodávající je povinen nést náklady a nebezpečí spojená s takto dodaným zbožím kromě „povinností“ spojených s dovozem zboží do země určení. Tyto „povinnosti“ musí nést kupující, jakož i veškeré náklady a nebezpečí zaviněná jeho opomenutím odbavit včas zboží pro dovoz.

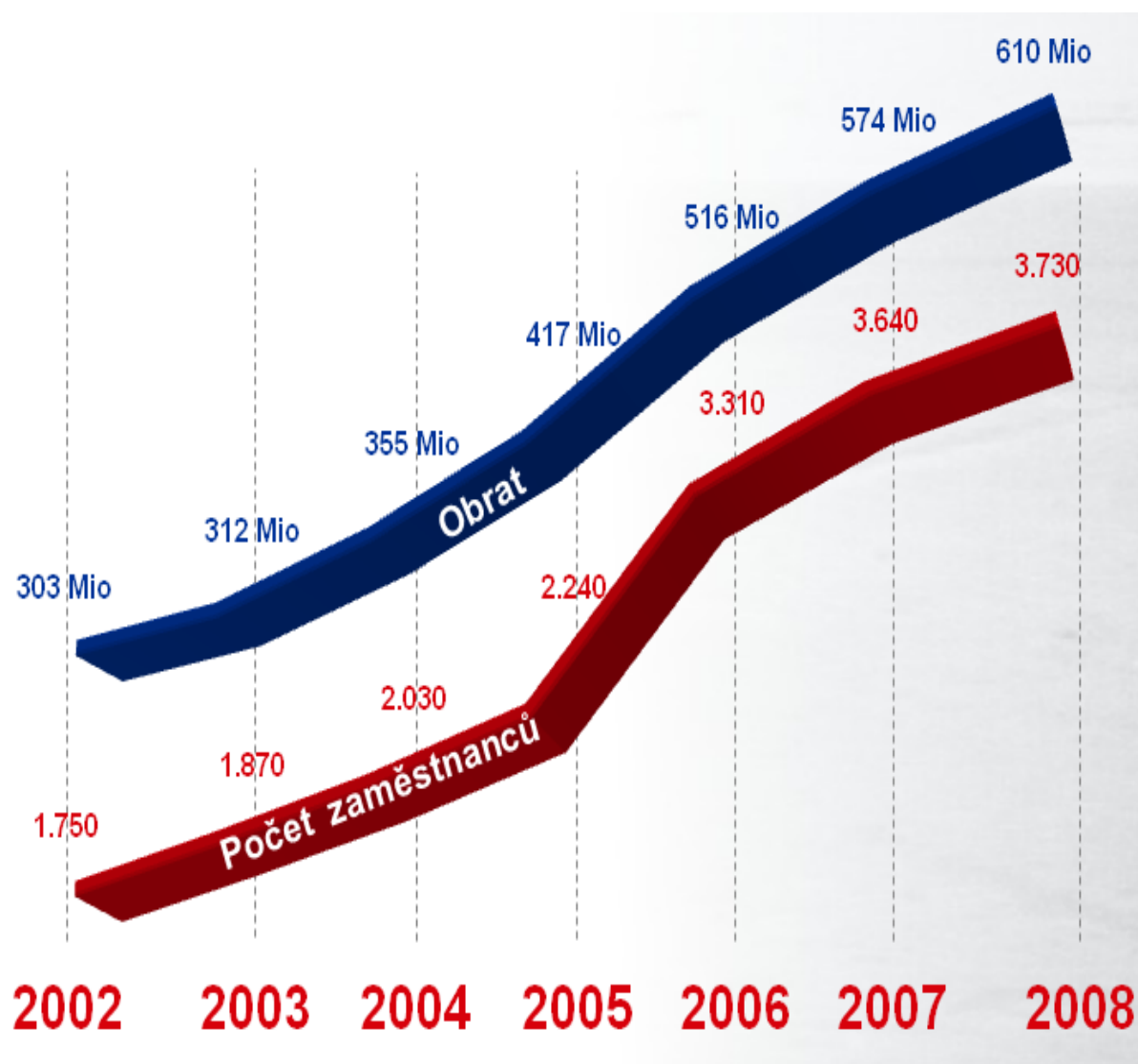
DDP (jakýkoliv druh dopravy)**S DODÁNÍM CLO PLACENO
(...ujednané místo určení)**

Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží kupujícímu, odbavené pro dovoz a nevyložené z příchozího dopravního prostředku do ujednaného místa určení. Prodávající je povinen nést všechny náklady a nebezpečí do dodání do tohoto místa včetně „povinností“ souvisejících s dovozem zboží do země určení.

Příloha č. 2 - Vliv logistických činností na celkové logistické náklady. Zdroj: Douglas, Stock, Ellram (2000, str. 16).

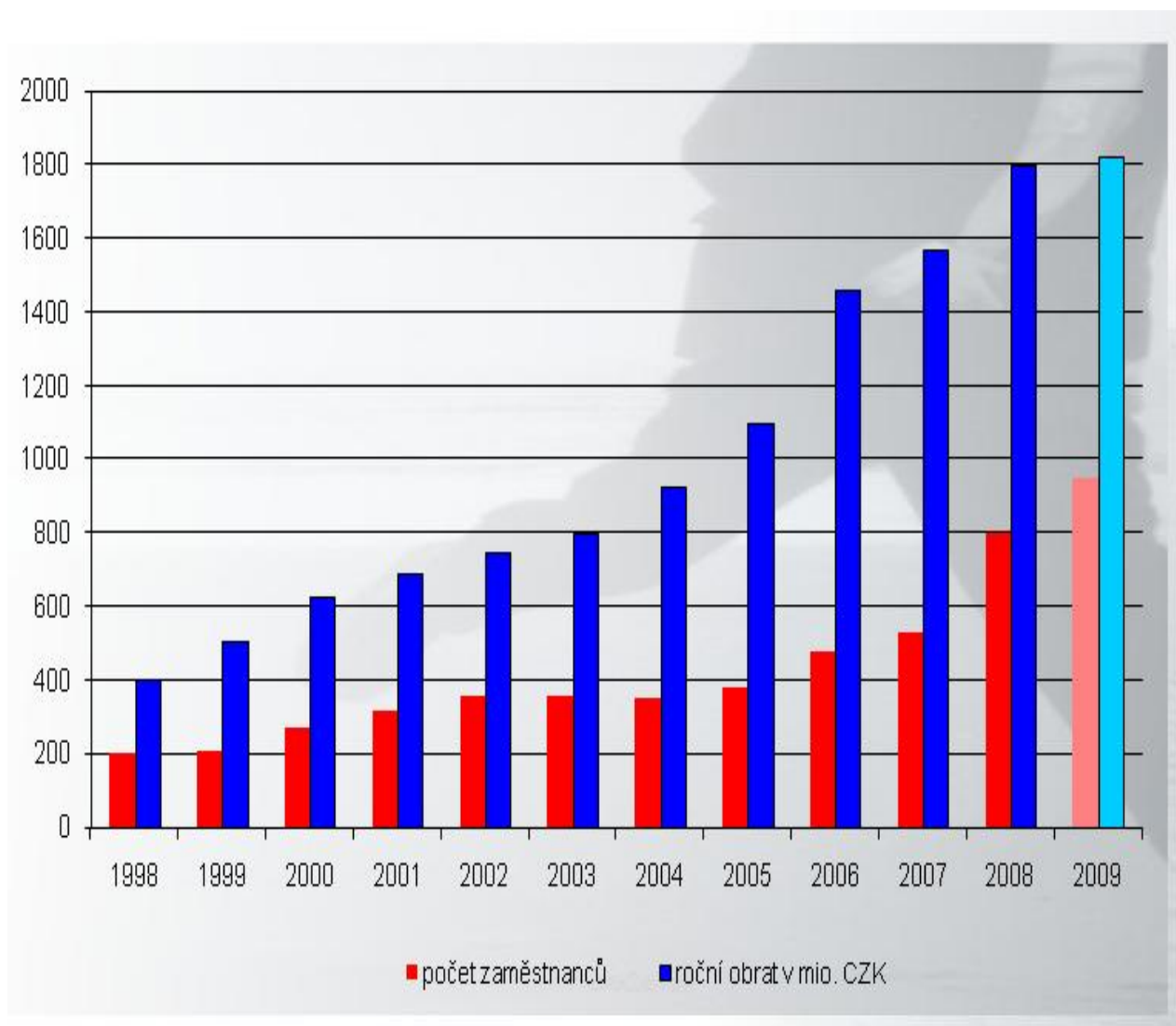


Příloha č. 3 – Neustálý rozvoj skupiny Geis od roku 2002 - 2008. Zdroj: Interní zdroj firmy.



Vysvětlivky: mio (million) CZK – překlad z německého jazyka – mil. (milion) CZK

Příloha č. 4 - Vývoj obrátu a růst počtu zaměstnanců firmy Geis CZ. Zdroj: Interní zdroj firmy.



Vysvětlivky: mio (million) CZK – překlad z německého jazyka – mil. (milion) CZK

ZERTIFIKAT ♦ CERTIFICATE ♦ 証明書 ♦ CERTIFICADO ♦ CERTIFICAT


Management Service

CERTIFIKÁT

Certifikační místo
TÜV SÜD Management Service GmbH
potvrzuje, že společnost



Geis CZ s.r.o.
Zemská 211/I
CZ - 337 01 Ejpovice

zavedla a používá
systém managementu jakosti v oboru

Národní a mezinárodní doprava kusových,
balíkových a celovozových zásilek. Námořní a letecká
doprava. Doprava, skladování a distribuce. Logistické
projekty. Výroba a prodej dřevěných obalů.

Podle auditu, zpráva č. 70105106
bylo prokázáno splnění
požadavků normy

ISO 9001: 2008

Tento certifikát je platný do 2011-12-14
Registrační číslo certifikátu 12 100 26962 TMS


Mnichov, 2009-02-11


CBS-TQA-ZM-07-02

TÜV SÜD Management Service GmbH • Zertifizierstelle • Rabenstraße 65 • 80329 München • Germany

TÜV®

Příloha č. 6 – Certifikát ISO 9001 General Parcel Čechy. Zdroj: <http://www.baliky.cz/>
[cit. 2010-03-13].

ZERTIFIKAT ♦ CERTIFICATE ♦ 証明書 ♦ CERTIFICADO ♦ CERTIFICAT


Management Service

CERTIFIKÁT

Certifikační místo
TÜV SÜD Management Service GmbH
potvrzuje, že společnost



GENERAL PARCEL ČECHY,
spol. s r.o.
Zemská 211/I
CZ - 337 01 Ejovice

zavedla a používá
systém managementu jakosti v oboru

Expresní baliková služba

Podle auditu, zpráva č. 70105325
bylo prokázáno splnění
požadavků normy

ISO 9001: 2008

Tento certifikát je platný do 2011-12-04
Registrační číslo certifikátu 12 100 26805 TMS


Mnichov, 2009-02-11


GMS-TGA-ZM-07-02

TÜV SÜD Management Service GmbH • Zertifizierstelle • Ridlerstraße 65 • 80339 München • Germany

TÜV®

Príloha č. 7 – Všeobecné obchodní podmínky Geis CZ. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Všeobecné obchodní podmínky Geis CZ s.r.o.(dále zasilatel) – **systém vnitrostátní distribuce** CargoExpres

Všeobecné obchodní podmínky (dále VOP), aktuální stav, tvoří nedílnou součást zasilatelské smlouvy a stanoví práva a povinnosti zasilatele a příkazce, které nejsou upraveny zasilatelskou smlouvou. Předmětem těchto VOP je závazek zasilatele, že vlastním jménem a na účet příkazce obstará přepravu zásilky a s ní spojené služby z místa převzetí zásilky do místa doručení a příkazce zaplatí za obstarání přepravy a s ní spojených služeb zasilateli úplat, a to za podmínek dále stanovených těmito VOP. V případě zasilatelské smlouvy se podpůrně aplikuje i ustanovení § 584 odst. 2 obč. zák.; v důsledku toho v silniční nákladní přepravě vstupuje zasilatel do postavení dopravce. Podáním zásilky k přepravě vyslovuje příkazce souhlas s těmito VOP.

1. Definice produktu CargoExpres

VOP produktu Cargo Expres zahrnují přepravy realizované po území ČR. Max. hmotnost celé zásilky 2.500 kg, Max. hmotnost jednoho kusu zásilky 1.200 kg, při hmotnosti 1 kusu nad 650 kg je příkazce povinen sdělit zasilateli technické podmínky na nakládku a vykládku. Max. výška jednoho kusu zásilky 2,20 m, Max. délka jednoho kusu zásilky 3 m, Max. objem celé zásilky 10 m³, objemový přepočít zásilek 1 m³ = 250 kg. Zásilku může tvořit i více kusů. Odesílatelem a příjemcem zboží může být jediné organizace nebo držitel živnostenského oprávnění s přístupnou stálou provozovnou a stanovenou provozní dobou.

2. Dále specifikované zásilky jsou vyloučeny z přepravy:

- obsahující zboží, mající mimořádně vysokou cenu, jako jsou například drahé kovy a výrobky z nich, umělecké a starožitné předměty, sbírky, bankovky, mince, cenné papíry, kreditní karty apod.
- u kterých chybí potřebné údaje o odesílateli nebo příjemci. Dále pak zásilky obsahující zboží, které není chráněno nebo zabalenو způsobem odpovídajícím jeho hmotnosti, tvaru a charakteru, a které by mohli poškodit ostatní zásilky a přepravní a manipulační techniku zasilatele, nebo ohrozit zdraví a životy pracovníků zasilatele.
- obsahující zboží podléhající řízenému teplotnímu režimu, rostliny, lehce zkazitelné zboží
- obsahující zboží lehce poškoditelné i přes dodržování manipulačních pokynů se zásilkou
- obsahující živá zvířata
- obsahující lidské ostatky
- obsahující nebezpečné látky, výbušniny, zbraně
- obsahující jiné věci, které jsou s ohledem na svůj charakter v obchodním odvětví zasilatelských služeb považovány za nevhodné k obstarání přepravy a jsou z přepravy vylučovány
- zásilky s hodnotou vyšší než 500.000,-Kč
- zásilky s dobírkou (COD) přesahující částku 200.000,-Kč

Zásilky specifikované dle bodu i) je možno přepravovat výhradně na základě zvláštní písemné dohody mezi příkazcem a zasilatelem. Příkazce je kromě této dohody povinen dále uvést písemně na svozovém listu hodnotu takové zásilky, a na tyto zásilky je příkazce povinen na vlastní náklady sám nebo prostřednictvím zasilatele uzavřít transportní pojištění (tzv. all-risk pojištění). Příkazce odpovídá za škodu, která vznikne zasilateli, pokud předal k přepravě zásilky vyloučené z přepravy. Škody vzniklé při přepravě těchto zásilek jsou zároveň vyjmuty z odpovědnosti zasilatele a z pojistného plnění.

3. Běžná doba přepravy

Zásilky jsou doručovány zasilatelem v běžné přepravní době do 18:00 hod následujícího pracovního dne po dni převzetí zásilky k přepravě. Běžnou přepravní dobou se rozumí doba, kdy zasilatel zpravidla doručí příjemci zásilku, nenastanou-li zvláštní nebo neočekávané situace v průběhu obstarávání přepravy.

4. Podmínky pro převzetí zásilek k přepravě

Zásilky jsou vyzvedávány na základě písemné objednávky příkazce, nebo mohou být na základě dohody obou stran vyzvedávány zasilatelem pravidelně, a to v provozní době zasilatele v prac. dny mezi 8:00 – 17:00 hod. Odesílatel je i v případě, že přepravu zásilky objednal jiným způsobem, povinen nejpozději při předání zásilky k přepravě předat zasilateli řádně a úplně vyplněný svozový list dle vzoru zasilatele. Příkazce se zavazuje, že zásilka bude připravena k podeji do přepravy v okamžiku přistavení vozidla zasilatele, a převzetí zásilky příjemcem proběhne neprodleně ihned po jejím přistavení u příjemce. Příkazce je dále povinen zajistit součinnost při nakládce a vykládce zboží. V opačném případě není zasilatel povinen nakládku či vykládku zásilky provést. Písemná objednávka, na jejímž základě se přeprava uskutečňuje, musí obsahovat přesnou adresu nakládky a vykládky zboží, hmotnost a rozměry zásilky, datum nakládky, plátce přepravy včetně jeho úplné identifikace dle obč. zákoníku, a všechny další údaje pro provedení přepravy nezbytné. Objednávka musí být učiněna nejpozději v prac. den před požadovaným dnem nakládky. Zásilku může příkazce podat k přepravě přímo v příslušném depu zasilatele v pracovní dny od 8:00 – do 19:00 hod. Zásilky je příkazce povinen opatřit:

- Přesnou adresou odesílatele a příjemce včetně správného PSČ, kontaktní osobou a telefonem vždy na největší straně zásilky. V případě, že je zásilka složena z více kusů, musí být takto označen každý kus zásilky.
- Označovacími etiketami : směr manipulace, dobírka (COD), přeprava hrazena příjemcem (EXW), nebezpečné zboží (které je povinen opatřit údaji vyplývajícími ze zákona).

Pokud na automatické váze na depu zasilatele bude zjištěna jiná hmotnost, než hmotnost uvedená v objednávce, vyhrazuje si zasilatel právo na její automatickou změnu bez vyzkoušení příkazce a na účtování dle zjištěné skutečné hmotnosti. Rovněž při zjištění jiných rozměrů zásilky, než je uvedeno v objednávce, si vyhrazuje zasilatel právo na jejich úpravu a účtování dle objemového přepočtu bez vyzkoušení příkazce, aby nebyla narušena běžná přepravní doba zasilatele.

Přepravné se vypočítává dle ceníku zasilatele. Tento ceník tvoří nedílnou součást zasilatelské smlouvy. V případě, že zasilatelská smlouva není uzavřena, platí aktuální oficiální ceník zasilatele pro danou přepravu. Pro stanovení přepravného je rozhodující hmotnost zjištěná na automatické váze zasilatele, případně zasilatelem zjištěné rozměry zásilky.

5. Zásilky na dobírku (COD)

Příkazce může u vnitrostátní přepravy požadovat doručení zásilky příjemci formou dobírky (COD). Zásilky na dobírku je příkazce povinen výslovně uvést ve svozovém listě a zásilku označit k tomu určenými nálepkami zasilatele. Hodnotu dobírky je příkazce povinen vyznačit do písemné objednávky přepravy. Částky za vybrané dobírky se zasilatel zavazuje odeslat ze svého účtu na účet příkazce uvedený v zasilatelské smlouvě do 7 pracovních dnů po doručení zásilky.

6. Úplata za obstarání přepravy (dále „přepravné“)

Příkazce je vždy odpovědný za úhradu přepravného a ostatních služeb a poplatků spojených s přepravou, kterou si objednal u zasilatele. Příkazce bere na vědomí, že zasilatel má zástavní právo k zásilece ve smyslu § 608 Obch. zákoníku a v případě nezaplacení přepravného je zasilatel oprávněn postupovat podle § 628 Obch. zák. a § 165 a) Obč. zák., popřípadě započítat vzájemné pohledávky ve smyslu ust. § 358 a násl. Obch. zákoníku. Přepravné a ostatní služby a poplatky s přepravou spojené jsou splatné při převzetí zboží k přepravě. V přepravném jsou zahrnuty dva pokusy o doručení zásilky. Příkazce může požadovat úhradu přepravného příjemcem v hotovosti při doručení zboží (EXW). Odmítnuté či nedoručitelné zásilky jsou zaslány na příkazce zpět do sedmi pracovních dnů po prvním pokusu o doručení a příkazce je povinen provést úhradu přepravného, stejně tak i u zásilek, kde příjemce odmítne uhradit v hotovosti přepravné (EXW) či dobírku (COD). V případě odmítnutí úhrady přepravného příjemcem se příkazce zavazuje přepravné uhradit zasilateli rovněž hotově při doručení vrácené zásilky, pokud se se zasilatelem nedohodne jinak. U zásilek označených odesílatelem EXW nelze poskytovat případnou množstevní slevu uplatňovanou u příkazce.

7. Odpovědnost zasilatele za škody

Odpovědnost za škody na zásilece vč. výše škody se řídí příslušnými ustanoveními obč. zákoníku a vyhláškou č.133/1964 Sb., pojištění se řídí dle § 603, odst.3 Obch.zák. Zasilatel neodpovídá zejména za škodu:

- způsobenou příkazcem nebo příjemcem zásilky
- způsobenou vadným nebo nedostatečným obalem zásilky
- způsobenou vadou nebo přirozenou povahou zásilky
- vzniklou v době, kdy zásilka nebyla v moci zasilatele

Zasilatel neodpovídá zejména za škody na převzaté zásilece, které nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče, rovněž neodpovídá za vícenásledky, ušlý zisk a následné škody vzniklé příkazci poškozením zásilky, její ztrátou a nedodržením běžné přepravní doby.

Příkazce je povinen zajistit, aby zásilka byla příjemcem prohlédnuta při jejím převzetí. Příkazce je povinen reklamovat zjištěné vady zásilky písemně, zjevná poškození a ztráty zásilky je povinen příjemce zapsat při převzetí na Doručovací list zasilatele. K projednání reklamace je třeba předložit písemný zápis o poškození zásilky podepsaný příjemcem a osobou zastupující zasilatele. Na pozdější reklamace nemusí být brát zřetel. Náhrada škody je upravena dle příslušných ustanovení obchodního zákoníku.

Příloha č. 8 – Všeobecné obchodní podmínky General Parcel Čechy. Zdroj: Interní zdroj firmy.

Všeobecné obchodní podmínky společnosti GENERAL PARCEL ČECHY, spol. s r.o. (**dále zasilatel**)

Všeobecné obchodní podmínky (dále VOP), aktuální stav, tvoří nedílnou součást zasilatelské smlouvy a stanoví práva a povinnosti zasilatele a příkazce, které nejsou upraveny zasilatelskou smlouvou. Předmětem těchto VOP je závazek zasilatele, že vlastním jménem a na účet příkazce obstará přepravu zásilky a s ní spojené služby z místa převzetí zásilky do místa doručení a příkazce zaplatí za obstarání přepravy a s ní spojených služeb zasilateli úplaty, a to za podmínek dále stanovených těmito VOP. V případě zasilatelské smlouvy se podpůrně aplikuje i ustanovení § 584 odst. 2 obch. Zák.; v důsledku toho v silniční nákladní přepravě vstupuje zasilatel do postavení dopravce. Podáním zásilky k přepravě vyslovuje příkazce souhlas s těmito VOP.

1. Definice produktu

K přepravě jsou přijímány zásilky splňující rozměrově a hmotnostně limity systému General Parcel. Max. rozměry jednoho přepravovaného kusu: hmotnost do 50 kg, 2xšířka + 2xvýška + délka ≤ 3 m, délka do 2m. Odesílatelem a příjemcem zboží může být jediné organizace nebo držitel živnostenského oprávnění s přístupnou stálou provozovnou a stanovenou provozní dobou. Místa odeslání a doručení leží na území České republiky, a dále na území států, kde je činný systém General Parcel.

2. Dále specifikované zásilky jsou vyloučeny z přepravy:

- přesahující rozměry a hmotnostní limity uvedené v bodě č. 1.
- obsahující zboží mající mimořádně vysokou cenu, jako jsou například drahé kovy a výrobky z nich, umělecké a starožitné předměty, sbírky, bankovky, mince, cenné papíry, kreditní karty apod.
- u kterých chybí potřebné údaje o odesílateli nebo příjemci. Dále pak zásilky obsahující zboží, které není chráněno nebo zabaleno způsobem odpovídajícím jeho hmotnosti, tvaru a charakteru, a které by mohly poškodit ostatní zásilky a přepravní a manipulační techniku zasilatele, nebo ohrozit zdraví a životy pracovníků zasilatele.
- obsahující zboží podléhající řízenému teplotnímu režimu, rostliny, lehce zkazitelné zboží, živá zvířata, lidské ostatky, nebezpečné látky, výbušniny, zbraně
- obsahující jiné věci, které jsou s ohledem na svůj charakter v obchodním odvětví zasilatelských služeb považovány za nevhodné k obstarání přepravy a jsou z přepravy vylučovány
- zásilky s dobírkou (COD) přesahující celkem částku 200.000,-Kč (zásilky s dobírkou vyšší než 200.000,-Kč mohou být přijaty k přepravě jen s písemným souhlasem zasilatele)
- u mezinárodních přeprav dále pak zásilky obsahující potraviny, alkohol, zboží podléhající veterinární a fyto-kontrolě, zboží na celní záznam nebo zboží přepravované na ATA-karnet, zásilky zasílané na dobírku (COD) a/nebo nevyplaceně (EXW), a zásilky s nebezpečným zbožím dle úmluvy ADR a IATA.

Příkazce odpovídá za škodu, která vznikne zasilateli, pokud předal k přepravě zásilky vyloučené z přepravy. Škody vzniklé při přepravě těchto zásilek jsou zároveň vyjmuty z odpovědnosti zasilatele pojistného plnění.

3. Běžná doba přepravy

Ve vnitrostátní přepravě jsou zásilky doručovány zasilatelem v běžné přepravní době do 17:00 hod následujícího pracovního dne po dni převzetí zásilky k přepravě. Mezinárodní zásilky jsou doručovány dle aktuálních běžných přepravních dob systému General Parcel po ukončení celního řízení v zemi příjemce. Běžnou přepravní dobou se rozumí doba, kdy zasilatel zpravidla doručí příjemci zásilku, nenastanou-li zvláštní nebo neočekávané situace v průběhu obstarávání přepravy. U mezinárodních zásilek nemůže být běžná přepravní doba dále dodržena, pokud příkazce nebo příjemce zásilky nedodá zasilateli doklady a informace potřebné k zajištění přepravy, celního odbavení a doručení zásilky.

4. Podmínky pro převzetí zásilek k přepravě

Zásilky jsou vyzvedávány na základě telefonické nebo písemné objednávky příkazce, nebo mohou být na základě dohody obou stran vyzvedávány zasilatelem pravidelně, a to v provozní době zasilatele v prac. dny mezi 8:00 – 17:00 hod. Příkazce se zavazuje, že zásilka bude připravena k podeji do přepravy v okamžiku přistavení vozidla zasilatele a převzetí zásilky příjemcem proběhne neprodleně ihned po jejím přistavení u příjemce. V opačném případě není zasilatel povinen nakládku či vykládku zásilky provést. Písemná objednávka, na jejímž základě se přeprava uskutečňuje, musí obsahovat přesnou adresu nakládky, datum nakládky, plátce přepravy včetně jeho úplné identifikace dle obch. zákoníku, a všechny další údaje pro provedení přepravy nezbytné. Objedávka musí být učiněna nejpozději v prac. den před požadovaným dnem nakládky. Zásilku může příkazce podat k přepravě přímo v příslušném depu zasilatele v pracovní dny od 8:00 – do 19:00 hod. Každý nákladový kus je příkazce povinen opatřit :

- Přesnou adresou odesílatele a příjemce včetně správného PSČ, kontaktní osobou a telefonem vždy na největší straně zásilky.
- Čárovým kódem zasilatele na největší straně zásilky.
- Označovacími etiketami : směr manipulace, dobírka (COD), přeprava hrazena příjemcem (EXW), nebezpečné zboží (které je povinen opatřit údaji vyplývajícími ze zákona).
- U mezinárodních zásilek je příkazce povinen zajistit předání veškerých dokumentů potřebných k celnímu odbavení zásilky zasilateli a nese odpovědnost za správnost a úplnost těchto dokumentů. Zasilatel nemá za povinnost kontrolovat úplnost a správnost těchto dokumentů.

Příkazce je povinen odstranit z opakovaně použitých obalů veškeré předchozí přepravní štítky, nálepky a jiné informace, nebo jiným způsobem zajistit, aby nebyly patrné.

5. Zásilky na dobírku (COD)

Příkazce může u vnitrostátní přepravy požadovat doručení zásilky příjemci formou dobírky (COD). Zásilky na dobírku je příkazce povinen označit k tomu určenými nálepkami s čárovými kódy zasilatele. Hodnotu dobírky je příkazce povinen vyznačit do protokolu o převzetí zásilky, jehož formu stanovuje zasilatel. Na jinou formu objednání servisu COD nebude zasilatel brát zřetel. Částky za vybrané dobírky se zasilatel zavazuje převést na účet příkazce uvedený v zasilatelské smlouvě do 7 pracovních dnů po doručení zásilky.

6. Úplata za obstarání přepravy (dále „přepravné“)

Příkazce je vždy odpovědný za úhradu přepravného a ostatních služeb a poplatků spojených s přepravou, kterou si objednal u zasilatele. Příkazce bere na vědomí, že zasilatel má zástavní právo k zásilce ve smyslu § 608 Obch. zákoníku a v případě nezaplacení přepravného je zasilatel oprávněn postupovat podle § 628 Obch. zák. a § 165 a) Obč. zák., popřípadě započítat vzájemné pohledávky ve smyslu ust. § 358 a násl. Obch. zákoníku. Přepravné a ostatní služby a poplatky s přepravou spojené jsou splatné při převzetí zboží k přepravě. V přepravném jsou zahrnuty dva pokusy o doručení zásilky. Příkazce může požadovat úhradu přepravného příjemcem v hotovosti při doručení zboží (EXW). Tuto službu je povinen příkazce vyznačit do protokolu o převzetí zásilky, jehož formu stanovuje zasilatel. Na jinou formu objednání servisu EXW nebude zasilatel brát zřetel. Odmítnuté či nedoručitelné zásilky jsou zasílány na příkazce zpět do sedmi pracovních dnů po prvním pokusu o doručení a příkazce je povinen provést úhradu přepravného, stejně tak i u zásilek, kde příjemce odmítne uhradit v hotovosti přepravné (EXW) či dobírku (COD). V případě odmítnutí úhrady přepravného příjemcem se příkazce zavazuje přepravné uhradit zasilateli rovněž hotově při doručení vrácené zásilky, pokud se zasilatelem nedohodne jinak. U zásilek označených odesílatelem EXW nelze poskytovat případnou množstevní slevu uplatňovanou u příkazce.

U mezinárodních přeprav je příkazce vždy odpovědný za úhradu nákladů spojených s celním odbavením zásilky, pokud je tento úkon příkazcem požadován. Dále je příkazce povinen uhradit zasilateli veškeré náklady spojené s celním odbavením zásilky v zahraničí (proclení, clo a daň), pokud tyto náklady odmítne uhradit příjemce.

Přepravné se vypočítává dle ceníku zasilatele. Tento ceník tvoří nedílnou součást zasilatelské smlouvy. V případě, že zasilatelská smlouva není uzavřena, platí aktuální oficiální ceník zasilatele pro danou přepravu. Přepravné uvedené v ceníku zasilatele je přepravným za každý jeden nákladový kus. Pro stanovení přepravného je rozhodující hmotnost zajištěná na automatické váze zasilatele.

7. Garance a reklamace

Ručení za škody na zásilce se řídí příslušnými ustanoveními obchodního zákoníku, u mezinárodních přeprav též úmluvou CMR a IATA.. Zasiťatel neodpovídá za škody na převzaté zásilce, které nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Zasiťatel neodpovídá za škodu:

- a) způsobenou příkazcem nebo příjemcem zásilky
- b) způsobenou vadným nebo nedostatečným obalem zásilky, nevhodným způsobem balení, neoznačením zásilky dle bodu č.4 VOP, při spojení více kusů v jeden celek s jedním čárovým kódem.
- c) způsobenou vadou nebo přirozenou povahou zásilky
- d) vzniklou v době, kdy zásilka nebyla v moci zasilatele
- e) za následné škody při poškození zásilky, její ztrátě a nedodržení běžné přepravní doby.

Příkazce je povinen zajistit, aby zásilka byla příjemcem prohlédnuta při jejím převzetí. Příkazce je povinen reklamovat zjištěné vady zásilky písemně. K projednání reklamace je třeba předložit písemný zápis o poškození zásilky podepsaný příjemcem a osobou zastupující zasilatele. Poškození zásilky musí být příjemcem oznámeno a zaznamenáno při převzetí. Na pozdější reklamace nemusí být brát zřetel. Odpovědnost zasilatele za škodu vzniklou na přepravované zásilce podle těchto VOP je na základě dohody zasilatele a příkazce omezena max. částkou 50.000,-Kč. Příkazce si může zasilatelem nechat zásilku připojistit na hodnotu vyšší, přepravné se v takovém případě zvýší dle individuálního písemného ujednání mezi zasilatelem a příkazcem. Zasiťatel nepřebírá odpovědnost za zásilky zaslané s čárovými kódy předanými příkazci nebo jím pověřenému subjektu a které byly zneužity třetí osobou.

Příloha č. 9 – Ceník vnitrostátní přepravy General Parcel Čechy. Zdroj: <http://www.baliky.cz/Files/GP-vnitrostatni-cenik.pdf> [cit. 2010-03-13].



Platnost od 1.1.2010

Zásilka do ↓	Cena základní
1,0 kg	80,-
2,0 kg	95,-
3,0 kg	99,-
4,0 kg	101,-
5,0 kg	103,-
6,0 kg	107,-
7,0 kg	113,-
8,0 kg	119,-
9,0 kg	125,-
10,0 kg	129,-
12,0 kg	138,-
14,0 kg	145,-
17,0 kg	149,-
20,0 kg	152,-
23,0 kg	155,-
26,0 kg	159,-
30,0 kg	168,-
35,0 kg	180,-
40,0 kg	200,-
50,0 kg	370,-

Měno: k ceně přepravy se od 1.1.2010 připočítává mýto ve výši 0,28 Kč/kg

U zásilek zasílaných příjemci na dobírku (COD) se přepravné zvyšuje o 40,- Kč u dobírky v částce do 20000,- Kč a 80,- Kč u dobírky v částce nad 20000,- Kč.

Uvedené ceny jsou ceny za jeden nákladový kus (balík) bez DPH.



Z přepravy jsou vyloučeny zásilky, které nespĺňují VOP* firmy General Parcel Český spol. s r.o. V případě, že odesílatel poruší VOP bude za nestandardní zásilky účtován příplatek dle tohoto ceníku. Mezinárodní zásilky v případě nedodržení VOP budou vráceny na náklady odesílatele zpět. K tomuto ceníku se nevztahují žádné slevy.

Rozměry a hmotnosti standardní zásilky

- Jeden kus = jedna zásilka
- Max. hmotnost zásilky 50 kg
- $2 \times \text{výška} + 2 \times \text{šířka} + \text{délka} < 3 \text{ m}$
- Pro jednotlivé rozměry platí:
 - max. 80 cm šířka
 - max. 60 cm výška
 - max. 200 cm délka

Nestandardní zásilka

těžká zásilka (za každý započatý kg nad 50kg)	20 Kč
nadrozměrná zásilka	150 Kč
nesprávně zabalená zásilka	130 Kč

* VOP - všeobecné obchodní podmínky General Parcel Český spol. s r.o. (www.balicky.cz)



Palivový příplatek



Sazby palivového příplatku General Parcel Czechy, spol. s r.o.

Sazba palivového příplatku pro silniční přepravy se přímo odvíjí od průměrné ceny nafty* uvedené Českým statistickým úřadem a zveřejňované každý pátek na internetových stránkách ČSÚ :

<http://www.czso.cz/csu/csu.nast/kalendar/2008-tdc>

30,00 - 30,99	1%
31,00 - 31,99	2%
32,00 - 32,99	3%
33,00 - 33,99	4%
34,00 - 34,99	5%
35,00 - 35,99	6%
36,00 - 36,99	7%
37,00 - 37,99	8%
38,00 - 38,99	9%
39,00 - 39,99	10%

Palivový příplatek je kalkulován z netto ceny přepravy

dle platného ceníku General Parcel Czechy, spol. s r.o. bez zahrnutí dalších poplatků jako je například, mýtné apod.

Palivový příplatek je stanoven na na základě průměrné ceny nafty * vykazované ČSÚ za poslední ucelený týden v kalendářním měsíci a platí pro celý následující kalendářní měsíc.

Palivový příplatek je uveden na faktuře za přepravu vždy odděleně.

Více informací o aktuálním vývoji palivového příplatku naleznete na :

www.generalparcel.cz

základní centrum , tel.: + 420 951 277 777

výhradní partner



www.generalparcel.cz
obchod@generalparcel.cz

Příloha č. 10 – Ceník mezinárodní přepravy General Parcel Čechy. Zdroj: <http://www.baliky.cz/Files/GP-mezinarodni-cenik.pdf> [cit. 2010-03-13].



Platnost od 1.1.2010

Ceník mezinárodní přepravy GENERAL PARCEL ČECHY, spol. s r.o.

	Zásilka do ↓→	5kg	10kg	15kg	20kg	25kg	30kg	40kg	50kg	Dodací lhůta
BE	BELGIE	445	700	730	780	830	880	990	1050	3 dny
BG	BULHARSKO	520	915	1185	1350	1620	1800	2745	4090	4-5 dnů
DK	DÁNSKO	445	720	740	780	830	880	990	1070	3 dny
EE	ESTONSKO	545	895	890	950	950	960	985	1150	4 dny
FI	FINSKO	655	1170	1260	1520	1710	1780	2850	1980	4-5 dnů
FR	FRANCIE 1	445	1100	1140	1220	1300	1370	1420	1710	3 dny
FR	FRANCIE 2 (Korsika)	1225	3640	3750	3990	4170	4360	4540	5350	5 dnů
NL	HOLANDESKO	445	700	730	760	820	860	980	1050	3 dny
IE	IRSKO	880	1630	1640	1670	1730	1760	1770	2110	4 dny
IT	ITALIE	590	1040	1080	1130	1240	1280	1350	1470	3 dny
CY	KYPR (facta článek) **	950	1680	2500	4130	5360	6580	7810	10360	5 dnů
LT	LITVA	795	815	840	860	885	910	935	1100	3 dny
LV	LOTYSKO	710	725	750	775	800	820	850	1015	4 dny
LU	LUXEMBURSKO	445	710	730	770	840	870	950	1040	3 dny
HU	MAĎARSKO	445	700	730	760	830	860	990	1050	3-4 dny
MT	MAJOTA **	1670	2900	3850	5460	7010	8620	10170	13320	4 dny
DE	NĚMECKO	445	680	700	750	820	860	980	1070	3 dny
NO	NORSKO	565	1060	1080	1120	1190	1230	1250	1490	4 dny
PL	POLSKO	445	680	700	750	820	860	980	1070	3 dny
PT	PORTUGALSKO 1	745	1280	1320	1360	1490	1630	1750	1990	4 dny
PT	PORTUGALSKO 2 *	1635	3260	3630	4070	4660	5120	5580	6390	5 dnů
AT	RAKOUSKO	445	680	700	750	820	860	980	1070	3-4 dny
RO	ROMUNSKO	655	850	880	955	970	995	965	1055	3-4 dny
GR	ŘECKO 1	1880	1710	2030	2430	2670	4030	4970	6450	4 dny
GR	ŘECKO 2 *	1680	3460	4190	4820	5690	6420	7150	8630	5 dnů
SK	SLOVENSKO	315	290	345	380	445	510	575	650	3-4 dny
SI	SLOVENSKO	625	920	970	1040	1140	1210	1300	1440	3-4 dny
ES	ŠPÁNSKO 1	545	1120	1170	1250	1350	1430	1480	1820	4 dny
ES	ŠPÁNSKO 2 *	1680	3670	3750	4140	4780	5440	6130	7250	5 dnů
SE	ŠVEDSKO	580	1010	1030	1060	1120	1150	1170	1360	3 dny
CH	ŠVÝCARSKO	445	790	820	860	930	970	1000	1190	3 dny
TR	TURECKO **	870	1900	2080	2380	4520	4900	5630	7030	4 dny
GB	VELKÁ BRITÁNIE	520	1110	1130	1220	1340	1450	1590	1630	3 dny

Mýto: k ceně přepravy se od 1.1.2010 připočítává mýto ve výši 0,28 Kč/kg

Mýto Slovensko: k ceně přepravy se od 1.1.2010 připočítává mýto ve výši 0,30 Kč/kg

* ostrovy + odlehlé oblasti (viz přehled PSČ) ** PICKUP SERVICE nenabízíme

Dodací lhůta je myšlena obvyklá doba přepravy od vyzvednutí po doručení zásilky.

Ceny jsou za nákladový kus (balík) bez DPH

vytvořeno pomocí



Global Location

www.generalparcel.cz
obchod@generalparcel.cz



Ceník mezinárodní přepravy



Dodatečné služby s příplatkem:

COD SK

U zásilek zaslaných příjemci na dobírku do SK (COD) se přepravné navyšuje o 70,-Kč

COD musí být zadáno pouze v EUR (€), vybrané částky se mohou převádět do ČR v CZK dle kurzu ČNB nebo mohou být odesílány na účty v SK.

PICKUP SERVICE

přeprava do ČR se zahraniží (SK)	100,-Kč
přeprava do ČR se zahraniží (EU)	300,-Kč
přeprava do ČR se zahraniží (mimo EU)	500,-Kč

CELNÍ ODBAVENÍ pro zásilky z/do zemí mimo EU (volitelné možnosti):

vývozní JSD nebo tranzitní dokument	400,-Kč
JSDd	100,-Kč
importní JSD nebo tranzitní dokument	1000,-Kč
importní celní odbavení v zahraniží	600,-Kč
importní celní odbavení v zahraniží -malá hod	150,-Kč

INTRASTAT (EU) - za položku

70,-Kč

Zóny 2 - PSČ

FR FRANCIE	Korsika	20000-20999
GR ŘECKO		19006-19199 19500-19599 20000-20099 20101-21099 21101-21199 21201-22099 22101-22199 22201-23099 23101-24099 24101-24199 24201-25099 25101-26220 26444-27099 27101-27199 27201-28079 29101-30099 30101-30199 30201-30299 30301-31099 31101-32099 32101-32199 32201-33999 34301-35099 35101-37000 37100-38220 38447-40299 40301-41220 41448-42099 42101-43099 43101-45220 45446-46099 46101-47099 47101-48099 48101-48999 49200-50099 50101-50199 50201-52099 52101-53999 55000-55099 56000-56099 56800-58099 58101-58109 58201-58399 58401-58499 58501-59099 59101-59199 59201-60029 60101-61099 61101-62120 62126-68001 68101-69099 69101-69999 70007 70014 72053 72400 73200 73300 85101-85107
PT PORTUGALSKO	Azory	9000 - 9399 9400 - 9999
ES ŠPANĚLSKO	Gibraltar,Ceuta,Melilla, Kanárské ostrovy	07000-07999 11700-11799 29800-29999 35000-35999 38000-38999

general parcel



Střední Lázecsko

www.generalparcel.cz
obchod@generalparcel.cz



Palivový příplatek



Sazby palivového příplatku General Parcel Czechy, spol. s r.o.

Sazba palivového příplatku pro silniční přepravu se přímo odvíjí od průměrné ceny nafty* uváděné Českým statistickým úřadem a zveřejňované každý pátek na internetových stránkách ČSÚ :

<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/kalendar/2008-tdc>

30,00 - 30,99	1%
31,00 - 31,99	2%
32,00 - 32,99	3%
33,00 - 33,99	4%
34,00 - 34,99	5%
35,00 - 35,99	6%
36,00 - 36,99	7%
37,00 - 37,99	8%
38,00 - 38,99	9%
39,00 - 39,99	10%

Palivový příplatek je kalkulován z netto ceny přepravy dle platného ceníku General Parcel Czechy, spol. s r.o. bez zahrnutí dalších poplatků jako je například mýtné apod.

Palivový příplatek je stanoven na základě průměrné ceny nafty* vykazované ČSÚ za poslední ucelený týden v kalendářním měsíci a platí pro celý následující kalendářní měsíc.

Palivový příplatek je uveden na faktuře za přepravu vždy odděleně.

Více informací o aktuálním vývoji palivového příplatku naleznete na :

www.generalparcel.cz

zákaznické centrum , tel.: + 420 951 277 777

certifikovaný partner



Státní ústřední archiv

www.generalparcel.cz
obchod@generalparcel.cz

Příloha č. 11 – Ukázka ceníku služeb letecký kurýr General Parcel Čechy. Zdroj: <http://www.baliky.cz/Files/GP-letecky-kuryr-cenik.pdf> [cit. 2010-03-13].



Export včetně palivového příplatku do 30.04.2010

Weight	kg	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8
0,5	kg	570	581	608	620	701	751	801	851
1	kg	626	647	687	726	831	871	931	991
1,5	kg	682	713	765	833	961	991	1 062	1 132
2	kg	1 289	1 329	1 394	1 489	1 642	1 662	1 742	1 822
2,5	kg	1 345	1 395	1 473	1 595	1 772	1 782	1 872	1 962
3	kg	1 401	1 461	1 551	1 702	1 902	1 902	2 002	2 102
3,5	kg	1 446	1 506	1 599	1 752	1 952	1 952	2 062	2 153
4	kg	1 691	1 751	1 847	2 002	2 202	2 202	2 302	2 403
4,5	kg	1 736	1 797	1 894	2 052	2 252	2 252	2 353	2 453
5	kg	1 781	1 842	1 942	2 102	2 302	2 302	2 403	2 503
Packages – All prices in CZK									
0,5	kg	570	581	608	620	768	838	911	926
1	kg	626	647	687	726	885	941	1029	1092
1,5	kg	682	713	765	833	1002	1043	1148	1257
2	kg	1289	1329	1394	1489	1668	1696	1816	1972
2,5	kg	1345	1395	1473	1595	1785	1799	1984	2138
3	kg	1401	1461	1551	1702	1902	1902	2052	2303
3,5	kg	1446	1506	1599	1752	1952	2002	2165	2428
4	kg	1691	1751	1847	2002	2202	2302	2478	2753
4,5	kg	1736	1797	1894	2052	2252	2403	2591	2879
5	kg	1781	1842	1942	2102	2302	2503	2708	3004
5,5	kg	2124	2188	2288	2452	2643	2873	3073	3434
6	kg	2166	2234	2334	2502	2683	2943	3143	3564
6,5	kg	2208	2280	2380	2552	2723	3013	3214	3695
7	kg	2250	2326	2426	2602	2763	3083	3284	3825
7,5	kg	2292	2372	2472	2653	2808	3154	3354	3865
8	kg	2334	2418	2518	2708	2843	3224	3424	4085
8,5	kg	2376	2464	2564	2753	2883	3294	3494	4216
9	kg	2418	2510	2610	2803	2923	3364	3564	4346
9,5	kg	2460	2556	2657	2853	2963	3434	3634	4476
10	kg	2502	2602	2708	2903	3003	3504	3705	4606
11	kg	2572	2693	2808	3003	3194	3845	4045	4937
12	kg	2643	2783	2903	3103	3384	4185	4386	5268
13	kg	2713	2873	3003	3204	3574	4526	4726	5598
14	kg	2783	2963	3103	3304	3765	4867	5067	5929
15	kg	2853	3053	3204	3404	3955	5207	5408	6259
16	kg	2923	3143	3304	3504	4145	5548	5748	6590
17	kg	2993	3234	3404	3604	4336	5889	6089	6921
18	kg	3063	3324	3504	3705	4526	6229	6430	7251



19	kg	3133	3414	3604	3805	4717	6570	6770	7582
20	kg	3204	3504	3705	3905	4907	6911	7111	7913
21	kg	3474	3784	3985	4205	5277	7191	7396	8318
22	kg	3544	3864	4065	4305	5448	7271	7481	8523
23	kg	3614	3945	4145	4405	5618	7351	7567	8729
24	kg	3684	4025	4225	4506	5788	7431	7652	8934
25	kg	3754	4105	4305	4606	5958	7511	7737	9139
26	kg	3824	4185	4385	4706	6129	7592	7822	9345
27	kg	3895	4265	4466	4806	6299	7672	7907	9550
28	kg	3965	4345	4546	4906	6469	7752	7992	9756
29	kg	4035	4426	4626	5007	6640	7832	8077	9961
30	kg	4105	4506	4706	5107	6810	7912	8163	10166
31	kg	4215	4626	4826	5237	6950	7992	8248	10372
32	kg	4325	4746	4947	5367	7091	8072	8333	10577
33	kg	4436	4866	5067	5498	7231	8153	8418	10783
34	kg	4546	4987	5187	5628	7371	8233	8503	10988
35	kg	4656	5107	5307	5758	7511	8313	8588	11193
40	kg	5207	5708	5908	6409	8213	8714	9014	12220
45	kg	5758	6309	6510	7061	8914	9515	9866	13573
50	kg	6309	6910	7111	7712	9615	10317	10717	14925
55	kg	6782	7426	7627	8271	10217	11005	11448	16086
60	kg	7411	8113	8313	9014	11018	11920	12421	17631
65	kg	7884	8629	8829	9573	11620	12608	13152	18792
70	kg	8513	9315	9515	10317	12421	13523	14124	20336

Dodací lhůta je myšlena obvyklá doba přepravy od vyzvednutí po doručení zásilky.

Ceny jsou za nákladový kus(balík) bez DPH.

Importní zásilky na vyžádání.

Max.hodnota zboží 50.000USD

Rozměry zásilky

Ceny jsou platné pro zásilky u nichž Hmotnost/Objem > 1/5, v opačném případě se přepravné vypočítá z objemové hmotnosti. **Vzoreček pro vypočítání objemové hmotnosti(cm) výška x šířka x délka/5000.**

Změna ceny vyhrazena např. změnou palivového příplatku, mýtného apod.

výhradní partner



Global Logistics

www.generalparcel.cz
obchod@generalparcel.cz

